AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

RELATÓRIO DE CONTRIBUIÇÕES
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº. 24/2010

Processo nº 60800.021985/2010-01

Regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência

Relatório dos procedimentos de consulta e audiência pública da resolução que regula as tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e os preços unificado e de permanência.

Sumário

1. INTRODUÇÃO 4
2. ANÁLISE 5
2.1. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS 5
2.1.1. MANIFESTAÇÃO Nº 01 5
2.1.2. MANIFESTAÇÃO Nº 02 8
2.1.3. MANIFESTAÇÃO Nº 03 9
2.1.4. MANIFESTAÇÃO Nº 04 15
2.1.5. MANIFESTAÇÃO Nº 05 18
2.1.6. MANIFESTAÇÃO Nº 06 21
2.2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DOCUMENTAIS 24
2.2.1. MANIFESTAÇÃO Nº 01 24
2.2.2. MANIFESTAÇÃO Nº 02 24
2.2.3. MANIFESTAÇÃO Nº 03 27
2.2.4. MANIFESTAÇÃO Nº 04 27
2.2.5. MANIFESTAÇÃO Nº 05 28
2.2.6. MANIFESTAÇÃO Nº 06 30
2.2.7. MANIFESTAÇÃO Nº 07 39
2.2.8. MANIFESTAÇÃO Nº 08 40
2.2.9. MANIFESTAÇÃO Nº 09 41
2.2.10. MANIFESTAÇÃO Nº 10 42
2.2.11. MANIFESTAÇÃO Nº 11 43
2.2.12. MANIFESTAÇÃO Nº 12 43
2.2.13. MANIFESTAÇÃO Nº 13 44
2.2.14. MANIFESTAÇÃO Nº 14 45
2.2.15. MANIFESTAÇÃO Nº 15 46
2.2.16. MANIFESTAÇÃO Nº 16 46
2.2.17. MANIFESTAÇÃO Nº 17 47

2.2.18. MANIFESTAÇÃO Nº 18 48
2.2.19. MANIFESTAÇÃO Nº 19 49
2.2.20. MANIFESTAÇÃO Nº 20 50
2.2.21. MANIFESTAÇÃO Nº 21 51
2.2.22. MANIFESTAÇÃO Nº 22 52
2.2.23. MANIFESTAÇÃO Nº 23 52
2.2.24. MANIFESTAÇÃO Nº 24 53
2.2.25. MANIFESTAÇÃO Nº 25 54
2.2.26. MANIFESTAÇÃO Nº 26 56
2.2.27. MANIFESTAÇÃO Nº 27 60
2.2.28. MANIFESTAÇÃO Nº 28 64
2.2.29. MANIFESTAÇÃO Nº 29 66
2.2.30. MANIFESTAÇÃO Nº 30 68
2.2.31. MANIFESTAÇÃO Nº 31 77
2.2.32. MANIFESTAÇÃO Nº 32 78
2.2.33. MANIFESTAÇÃO Nº 33 79
2.2.34. MANIFESTAÇÃO Nº 34 81
2.2.35. MANIFESTAÇÃO Nº 35 82
2.2.36. MANIFESTAÇÃO Nº 36 83
2.2.37. MANIFESTAÇÃO Nº 37 84
2.2.38. MANIFESTAÇÃO Nº 38 85
2.2.39. MANIFESTAÇÃO Nº 39 87
2.2.40. MANIFESTAÇÃO Nº 40 88
2.2.41. MANIFESTAÇÃO Nº 41 90
2.2.42. MANIFESTAÇÃO Nº 42 96
2.2.43. MANIFESTAÇÃO Nº 43 104
2.2.44. MANIFESTAÇÃO Nº 44 106

1. INTRODUÇÃO

De acordo com o Aviso de Audiência Pública publicado no Diário Oficial da União nº 211, de 04/11/2010, seção 3, página 19, a Diretoria Colegiada desta Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) submeteu à audiência pública proposta de Resolução que dispõe sobre o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência.

Os referidos documentos foram colocados à disposição no sítio desta Agência na rede mundial de computadores por meio do endereço eletrônico http://www.anac.gov.br/transparencia/audienciaspublicas.asp.

As contribuições documentais foram encaminhadas a esta Agência, por meio do endereço eletrônico audiencia.regulacaotarifaria@anac.gov.br e por meio de formulário próprio disponível no sítio acima indicado até as 18 horas do dia 24/9/2010.

A audiência pública presencial ocorreu em Brasília/DF, no dia 16/11/2010, terça-feira, 15 (quinze) horas, no auditório do anexo da ANAC localizado no Setor de Hangares, Lote 4 (ao lado do Terminal 2) – Aeroporto Internacional de Brasília.

As inscrições prévias dos interessados em manifestar-se verbalmente durante a referida audiência foram efetuadas até as 09h do dia 16 de novembro de 2010, por meio do endereço eletrônico audiencia.regulacaotarifaria@anac.gov.br. Além disso, foi facultada a inscrição de oradores durante a sessão presencial.

Os procedimentos formais foram conduzidos na íntegra e todos os prazos foram respeitados. Uma empresa especializada foi contratada para executar o processo de gravação e degravação de toda a audiência pública. Ressalta-se que o método utilizado foi o da degravação *in verbis*, que consiste em transcrever integral e fielmente a fala de cada participante para o papel, inclusive em caso de intervenção, com registro prévio do nome de cada orador.

A sessão presencial foi presidida pelo Sr. Juliano Alcântara Noman, Superintendente de Regulação Econômica e Acompanhamento de Mercado desta Agência, ao qual competiu dirimir as questões de ordem e decidir conclusivamente sobre os procedimentos adotados na audiência. Além do Presidente, a mesa foi composta pelos seguintes membros:

- Rogério Teixeira Coimbra, Gerente de Regulação Econômica - SRE;
- Clarissa Costa de Barros, Gerente Técnica de Tarifas Aeroportuárias - SRE;
- Fabio Faizi Rahnemay Rabbani, Gerente Técnico de Facilitação do Transporte Aéreo e Nível de Serviço – SIA;
- Isabella Silva Oliveira Cavalcanti, Procuradora-Geral substituta;
- Viviane Gil Franco, Especialista em Regulação de Aviação Civil – SRE;
- José Barreto de Andrade Neto, Especialista em Regulação de Aviação Civil - SRE.

Segue a apresentação e apreciação acerca das manifestações ofertadas durante o período de audiência pública, anexas as contribuições que foram apresentadas em documento adicional ao formulário. No intuito de possibilitar aos participantes o fácil acesso à resposta da ANAC acerca da contribuição, o presente relatório foi organizado tendo em vista o meio adotado para formular a manifestação; presencial, quando formulado nas audiências públicas, e documental, quando encaminhado , por meio do endereço eletrônico audiencia.regulacaotarifaria@anac.gov.br e por meio de formulário próprio.

2. ANÁLISE

2.1. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS

2.1.1. MANIFESTAÇÃO Nº 01

Nome do manifestante: Cassandra Maria dos Santos
Organização: INFRAERO

MANIFESTAÇÃO
Boa tarde. Em nome da Infraero, queremos colocar que essa regulação vai de encontro aos interesses da empresa, a Infraero que passa a necessidade de recomposição das tarifas que já estão defasadas há muitos anos. [falha de áudio]. Nós temos por trás diversas legislações e portarias que instituem sistemáticas para cobrança dessa tarifa. A tarifa ficou muito aberta. Então a nossa sugestão é que seja modelo de regulamentação da forma de estabelecimento de valores e de reajuste das tarifas. Outro ponto, e aí a gente começa lá no Artigo 3º, passando para o Artigo 3º, onde ele tenha a contenção de desconto. Nós gostaríamos de solicitar que fosse alterada, as tarifas estabelecidas poderão ser reduzidas [inaudível] e também nesses itens do Artigo 3º fosse definido quem pode fazer a redução. No caso, a legislação aeroportuária. E aí também está em aberto. Ainda no Artigo 3º, nós temos um item que fala de tornar público os preços no caso da redução ou do aumento praticado, aí o período é de 15 dias e queremos que seja ampliado para 60 dias no mínimo. Então, se quiser aplicar uma redução das tarifas ao longo de um determinado período do ano, elas teriam um mínimo de 70 dias de antecedência. Passando para o Artigo 7º, a gente fala das metas de eficiência que, na apresentação, vocês colocam que vai ser utilizado os dados de 2010, 2011 e 2012. Nós entendemos que 2010 é um período que a gente já não tem influências sobre esses dados que vão ser mensurados e, dependendo de quando vão ser liberadas essas metas de eficiência, é que deveria estar sendo considerado período. Não já um período passado. Para o Artigo 11, ainda onde informa que a ANAC irá fornecer a qualidade de serviço. Deixa eu só pegar ele aqui. No Artigo 11, onde a ANAC estabelecerá metodologias da avaliação da qualidade do serviço, também está muito vago. A gente entende que tem que ter ou o prazo ou até mesmo, além do prazo, quando que isso será estabelecido e também não podemos, quando do estabelecimento dessa metodologia, levar em consideração o período já passado: 2010, 2011. Então, seria a partir, digamos, de uma terceira. Essa metodologia será utilizada a partir de uma terceira revisão e não já da segunda revisão. No Artigo 12, que cita no caso de um aeroporto alterar a sua classificação. Supondo que Campinas hoje é segunda categoria e que ele passe para primeira categoria, aqui fala também muito vago que a ANAC definirá as regras de transição. Não diz tempo, como será à medida que definir as regras, mas está vago também. Precisaria explicitar mais este item. No Artigo 13, que fala do rateio de custos e receitas, nós entendemos que é muito importante realmente, no entanto devendo seguir a legislação vigente. Nós temos que observar, nós somos empresa e temos que observar a legislação contábil. Então, à medida que for feita essa revisão no plano de contas, essa metodologia do rateio de custos entendemos que tem que estar sendo observada a legislação contábil.

Artigo 21.

No Artigo 21 é colocado que o valor da tarifa de embarque doméstico e internacional deve ser aquele vigente na data da compra do bilhete de passagem. Esse item, para a Infraero, tem um complicador por quê? Ela vai de encontro ao que o TCU determinou no passado. Em 2000 nós tivemos que mudar a sistemática de cobrança de tarifa de embarque em razão de determinação do TCU, que dizia que a Infraero deveria ter o efetivo controle dos dados primários. Então, foi feito diversas reuniões até chegar ao consenso quando, em 2000, passamos a efetivar o faturamento da tarifa de embarque conforme a prestação de serviço, que é o efetivo embarque de passageiros. Quando a gente volta para a data da compra nós não temos esse dado – nós Infraero – e voltaríamos a depender de uma informação da companhia aérea.

Então, a nossa sugestão é que seja a partir da vigente na data da prestação do serviço. A tarifa de embarque será aquela vigente na data da prestação do serviço, como já o é hoje. No Artigo 16, onde fala dos reajustes anuais, aqui não cita a questão, diz que vai ser sempre anualmente, sempre no mês de janeiro, porém não cita o tempo de publicação. É um item que nós entendemos também que deve estar sendo publicado com um mínimo de 60 dias e também é o exercício civil que vai estar sendo apurado esses índices. Porque, se em janeiro de 2012 vai viger uma nova tarifa, eu tenho que pegar aí os índices do IPCA de um determinado período. Aqui não diz o exercício civil também. Nesse mesmo item também ou nos demais, a ANAC não diz se ela irá publicar esse reajuste anual que vai acontecer, essa apuração da variação do IPCA. É isso.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

1. Em relação à ampliação ao prazo para publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de Resolução será alterada, nos seguintes termos:

(i) prazo de 45 dias entre a publicação e início da vigência dos valores máximos tarifários reajustados anualmente para atualização monetária ou que sofrerem revisão tarifária;

(ii) prazo de 30 dias entre a publicação e início da vigência dos valores estabelecidos pelo administrador aeroportuário, em tabela própria.

2. Em relação à definição do ano de 2010 como o ano base para a avaliação do alcance das metas de eficiência, na segunda revisão tarifária, informa-se que a proposta de Resolução será alterada de forma que a taxa de variação seja calculada por meio da razão entre o índice de eficiência do ano anterior à revisão em andamento e aquele estabelecido como base de desempenho na revisão precedente.

Esta alteração decorre da importância da manutenção dos incentivos para a evolução dos indicadores de WLU/Custo dos aeroportos, inclusive nos últimos anos do período da revisão, o que não ocorreria com a utilização do período anteriormente estabelecido. Em que pese nesse período inicial, que será considerado na segunda revisão, a INFRAERO alegue não ter controle sobre os números já realizados, entende-se que a Empresa já desempenhava suas atividades buscando a eficiência, de forma que não é prejudicada a utilização desses dados na primeira aferição de resultados.

3. Em relação à metodologia de avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que, após sua aprovação, a regulamentação incidirá sobre os administradores aeroportuários com a antecedência necessária para que possam buscar a adequação ao exigido antes do impacto nos valores tarifários.

4. Em relação à regra de transição para os aeroportos que forem classificados na Categoria 1, após a realização da segunda revisão tarifária, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que não há necessidade de definição prévia dessa regra, que tratará exclusivamente de qual valor tarifário será assumido por esses aeroportos, tendo em vista que somente será utilizada quando da individualização dos valores tarifários dos aeroportos de Categoria 1, o que somente ocorrerá na segunda revisão, conforme previsto na Resolução.

5. Em relação à regulamentação do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que, no presente momento, a INFRAERO atende a legislação contábil vigente e observa os critérios de rateios de custos previamente aprovados pelo então Departamento de Aviação Civil – DAC.

6. Em relação ao valor da tarifa de embarque, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a tornar mais claro que o seu valor deverá ser aquele estabelecido pelo administrador aeroportuário, na data da compra do bilhete de passagem, para a data e horário de embarque do passageiro. Ressalta-se que essa definição decorre de princípio de facilitação da OACI, segundo o que se deve evitar a cobrança da tarifa de embarque no aeroporto, o que ocorreria no caso de o passageiro ter que pagar ou receber algum valor decorrente da variação da tarifa entre o período de aquisição da passagem e seu efetivo embarque. Destarte, entende-se que os administradores aeroportuários e as empresas aéreas deverão buscar o aprimoramento de seus sistemas com vistas a aperfeiçoar a troca de informações, buscando, se julgarem interessante, exemplos internacionais de como esse controle é realizado, considerando ser essa prática comum nos aeroportos que têm suas tarifas reajustadas periodicamente.

7. Em relação aos índices do IPCA que serão utilizados nos reajustes tarifários anuais, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a considerar a variação do IPCA referente ao período de 12 meses imediatamente anterior ao mês em que for realizado o cálculo do reajuste tarifário, de forma que a efetiva disponibilização desses índices esteja temporalmente adequada ao momento de realização do cálculo das novas tarifas.

8. Em relação ao agente responsável pela publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a

proposta de Resolução será alterada com vistas a explicitar que a ANAC o fará sempre que eles sofrerem alterações, ressaltando-se que a publicação da tabela com os valores que o administrador aeroportuário decidir cobrar, respeitadas as condições estabelecidas na Resolução, é de sua responsabilidade.

2.1.2. MANIFESTAÇÃO Nº 02

Nome do manifestante: Alberto Fajerman
Organização: VRG Linhas Aéreas

MANIFESTAÇÃO
Boa tarde. A minha vai ser rapidinha porque eu confesso que a primeira vez que eu li a resolução eu tive alguma dificuldade de entendimento e agora eu agradeço ao Rogério, que ficou bem mais claro e provavelmente nós vamos fazer as nossas observações a posteriori e certamente como indústria através do SNEA. Mas eu só não queria perder a oportunidade de deixar registrado dois desejos. Em uma resolução que mexe tanto com a metodologia de cálculo de tarifa de embarque, pouso e permanência, a gente estranha que não se tente pelo menos terminar com a [inaudível]. Quer dizer, na nossa avaliação, toda tarifa tem que ter uma prestação de serviço correspondente. E com a [inaudível] não tem nada a ver com nenhum desses fúteis nem contra a prestação de serviço. Uma outra coisa que é uma inspiração antiga, como a maioria das empresas que tem vôos na América Latina, é que fosse contemplada a possibilidade de ter uma tarifa de embarque diferente entre os países do Mercosul, da América Latina, como todos que fosse possível, e as tarifas internacionais de longo curso. Então eram as duas observações que eu queria fazer e o resto nós vamos fazer [inaudível]. Obrigado.
RESPOSTA DA ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Em relação ao Adicional de Tarifa Aeroportuária, ou ATAERO, estabelecido por meio da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, informa-se que esta Agência não tem competência para proceder à sua extinção. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente. 2. Em relação ao estabelecimento de tarifas aeroportuárias diferenciadas, para embarque em voos entre países do Mercosul, informa-se que encontra-se em discussão os mecanismos jurídicos de sua implementação, tendo em vista que a tarifa visa remunerar os custos advindos da utilização dos serviços prestados, que são os mesmos utilizados pelos passageiros de todos os voos internacionais, independentemente do destino.

2.1.3. MANIFESTAÇÃO Nº 03

Nome do manifestante: Allemander Jesus Pereira Filho
Organização: SNEA

MANIFESTAÇÃO
Obrigado. Bem, boa tarde a todos. Representando o SNEA e as empresas associadas, eu gostaria de, em princípio, apoiar a idéia, o conceito que se traz na resolução, um conceito que nós já conhecíamos e bastante interessante. Entretanto, uma resolução que se pauta por custos precisa ser mais do que somente transparente do que está nas palavras. Ela precisa ser efetiva em termos de transparência. O que eu quero dizer com isso? Nós sabemos, à época das nossas empresas aéreas, que o plano de contas, a estrutura de custos, a especificação dos rateios, enfim, são essenciais para que a gente possa entender e cada um dos aeroportos – e aqui não vai qualquer tipo de presunção e correção proposital – mas há a necessidade de ficar claro onde está se alocando cada despesa, como se está rateando cada despesa. Essa estrutura de custos eu sugeriria, ela devia ser aprovada e publicada pela ANAC de forma que todos os aeroportos, não somente os aeroportos da Infraero, os demais aeroportos também pudessem já se adequar a essa estrutura. Por quê? Porque assim nós poderíamos criar indicadores não só da Infraero, mas também dos demais aeroportos, e a Infraero teria condições de mostrar que é uma empresa competitiva, atualizada e tem condições de competir com os demais. O setor, os passageiros, os agentes de carga e as empresas aéreas saberiam exatamente como seria alocada cada uma das despesas nesse plano de contas com a estrutura de custo. Então, isso seria, precederia a aprovação da presente resolução. A resolução também fala – e é importante ressaltar – que tem que ser objetiva, ser transparente e que incentive a busca da eficiência, de qualidade de serviço e multiplicidade tarifária. Na verdade, o que nós vimos aqui o Rogério apresentou bem, é que a qualidade do serviço não está colocada e você tentar trazer apenas a produtividade da forma que ela está colocada e a eficiência também – e eu vou abordar - sem a qualidade do serviço, sem o nível de serviço fica prejudicado. Por quê? Porque você tem lá a sua medida de eficiência, que são os passageiros e as cargas que passam pelo terminal, sobre o custo, a medida de eficiência. Então, você vai chegar a um ponto sem a qualidade de serviço que o aeroporto que esteja extremamente congestionado é o mais eficiente. O que diga-se de passagem, o passageiro não percebe assim, a empresa aérea também não observa assim e o próprio a aeroporto não percebe assim. Então é deficiente esse tipo de abordagem, sem levar em consideração de início, e não irá constar no Artigo 13. O Artigo 13 fala sobre o conteúdo de plano de contas e metodologia, a ANAC regulará até a revisão que trata esta sessão. Então, não tenho plano de contas e também, no Artigo 11, a ANAC estabelecerá a metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado aos usuários de infra-estrutura aeroportuária. Também prejudica a medida de produtividade e prejudica a medida de eficiência, a produtividade medida também como a carga de passageiros que passa pelo terminal sobre o número de funcionários no caso da produtividade e, no caso da eficiência, sobre os custos. E aí eu queria até abrir um parênteses, que eu percebi agora, Rogério, desculpe que eu percebi agora na hora da apresentação, mas em Congonhas, que eu saiba Congonhas é aeroporto doméstico, então só tem carga doméstica e a Infraero não trata com essa carga. Pelo menos é o que eu entendo. Se eu estiver errado, por favor, os companheiros da Infraero me corrijam. Mas está computado lá como *workload unit*. Então pode ser e

talvez isso tenha sido feito de uma forma talvez bastante rápida e esses conceitos maiores foram deixados de lado.

Outra coisa que é importante também, você falou no Artigo 2º sobre os 95% dos aeroportos estão com a Infraero, mas nós sabemos e a ANAC tem reprisado isso, que nós temos 700 aeroportos públicos e temos 130 e poucos operando no transporte aéreo regular. Se nós não tivermos esse plano de contas, essa metodologia de rateio, enfim, como está colocado lá no Artigo 13, fica prejudicada toda a parte de você entender onde efetivamente estão os seus custos, não só da Infraero, mas também dos demais participantes. O aeroporto de Ribeirão Preto já começa a ficar maior, Porto Seguro, Cabo Frio. Vocês conhecem. Quer dizer, é fundamental isso. Me parece que é prematuro se colocar uma metodologia sem os custos e sem levar em consideração os diversos serviços. Existe na parte de qualidade de serviços, nível de serviços, o trabalho disponível, mas que pode dar bastantes informações. Outro aspecto que eu acho importante é relacionado sempre ao que a gente fala.

A gente fala muito na eficiência, no incentivo, que eu acho perfeito. Só tem que o conforto e o atendimento do usuário é o que vem sendo criticado. A gente ver tanto criticar, a própria ANAC critica os aeroportos como critica as empresas aéreas. Se nós não fizermos isso, nós estamos deixando aquilo que fere o setor no coração continuar. Nós vamos continuar achando eficiente um aeroporto extremamente congestionado quando, na verdade, ele não é eficiente. Podemos achar extremamente produtivo o aeroporto que tenha poucos funcionários, mas que não presta um atendimento correto ao passageiro, ao seu agente de carga e mais às suas empresas, seus operadores de aeronaves privadas, enfim. Além disso, também a flexibilidade tarifária é interessante, mas não nos enganemos. Existe uma dificuldade aqui em termos de elasticidade.

A gente sabe que essas tarifas, mesmo com um crescimento ou com uma variação nos horários de pico alta, não vai tirar o passageiro que tem que viajar ou principalmente o passageiro de negócio que tem que viajar naquele horário. Não vai tirar. Eles vão continuar lá. Então, a gente tem que ter isso em mente. Se buscar, interessante nós compreendermos, mas a gente tem que ter que não é a solução. Nós temos que ampliar os aeroportos, melhorar o nível de serviço porque nós precisamos disso. É evidente, acho que não há ninguém nem na ANAC, nem na Infraero, nem nos aeroportos, nem as empresas que não fique evidente a necessidade de intervenções e melhoria do nível do serviço e a gente está aqui talvez deturpando. Quanto aos descontos também lá no Artigo 3º, aos aumentos praticados, eles precisam ter um prazo maior. A gente já havia aqui colocado para a Infraero que seria 60 dias. Pelo levantamento que a gente tem feito aí, é no mínimo 90 para os vôos domésticos.

Em vôo internacional normalmente compra a passagem com mais antecedência ainda. Então isso traz uma dificuldade, mas as empresas não se opõem que a cobrança seja feita no aeroporto pela Infraero. Se é isso, vamos caminhar para isso, mas colocar este encargo nas empresas e deixar, vamos dizer assim, a variação por conta também da empresa as empresas não estão tão saudáveis assim que possam absorver milhões em termos de prejuízo. Ou seja, em termos de defasagem que eventualmente ocorrerá. Bem, além disso, nós estamos aqui no Artigo 6º falando sobre os tetos que serão novamente estabelecidos por meio de metodologia descrita no anexo I desta resolução e as atividades identificadas como deficitárias terão suas tarifas recompostas. O que nós víamos em termos de recomposição foi que isso é fundamental e eu gostaria de ressaltar aqui que, desses anexos I e II e mesmo na exposição de motivos, se fizer simulações com dados reais.

As empresas não têm, talvez a Infraero tenha, mas os usuários provavelmente não têm os dados. Então, a simulação com dados fictícios, como diz o meu amigo superintendente, é melhor do que nada, mas as simulações devem ser feitas com dados reais. Não há problema nenhum de ser feito isso. E aí fica mais claro onde nós estamos caminhando e eu diria até mais: deveríamos fazer cenários para o futuro para ver aonde nós chegaríamos, aonde nós chegaremos, de forma que fique efetivamente transparente, senão nós estamos lidando com dados fictícios e os resultados podem não ser exatamente esses. E nós verificamos aqui que a minha percepção talvez errada, mas que eu estou vendo aqui com o término do subsídio cruzado é o seguinte: nós vamos provavelmente deixar de ter uma receita talvez evoluindo nos maiores aeroportos, que eles vão cobrir mais rapidamente os seus custos, mas vamos ter que cobrir ou continuar cobrindo de alguma forma - e aí não está bem previsto - os aeroportos menores que estão no interior do Brasil e que são fundamentais para a integração nacional.

Então, isso das simulações também poderia trazer, seria extremamente interessante que nós tivéssemos simulações apresentadas, a título de transparência no processo com dados verdadeiros, que são os dados da ANAC, e simulações com cenários para o futuro. Eu acho que isso é que faz o processo ficar transparente e não se fazer fictício e chegar, aparecer um número lá que pode surpreender a própria Infraero, pode surpreender as empresas e as empresas estão fazendo os seus orçamentos. Elas têm que estar preparadas para isso, para poder fazer frente aos custos que virão mais adiante. Outro aspecto que eu também gostaria de ressaltar aqui é que as tarifas de embarque internacional têm, além do adicional tarifário, alguma coisa que precisa ser tratado em algum momento pela agência, pelas secretarias de aviação civil, pelo Ministério da Defesa, que é aquela famosa Lei Kandir de 100%. Ou seja, na verdade, a tarifa internacional são US$ 12.

Com 50% do adicional tarifário são US$ 18, mas tem 100% encima, que aí sim vai para US$ 36. Quando a gente sai de São Paulo para Buenos Aires ou Montevidéu o impacto já é forte porque tem US$ 36 daqui para lá e, de lá, um outro tanto igual ou maior. Então já tem o impacto. Agora imagine quem sai de Porto Alegre para Montevidéu ou para Buenos Aires, o impacto é imensa, a tarifa deve ser na faixa de US$ 90, US$ 100 e vamos ter quase o mesmo valor em termos de tarifa aeroportuária. Enquanto você está produzindo transporte em um, você está apenas permitindo o fluxo do passageiro e de muitos outros no terminal. Então, isso aí é importante e acho que esse aspecto que onera principalmente o passageiro e que se refere sobre a demanda das empresas, não chega à Infraero simplesmente e foi o único setor que foi mantido esse valor de 100%. Isso foi advindo da Lei Kandir, foi o único setor que ficou.

Então, nós precisamos pensar e lidar com o problema. Não adianta a gente ter o problema aqui e começar a passar para o outro, vamos lidar com o problema e resolver e não passar para o outro e deixar esse problema de lado. Aí realmente nós não estamos resolvendo nada. O subsídio cruzado eu já falei aqui, ele tem que ocorrer, é natural em um país continental, mas não somente entre as diversas tarifas, mas também entre as diversas categorias dos aeroportos e sempre entendendo que os menores sofrerão bem mais do que os aeroportos maiores no nosso modo de entender. Agora, além disso, no Artigo 12, sempre joga para o futuro. Quer dizer, vou fazer uma coisa rápida e entra no Artigo 12 e está assim: a ANAC definirá as regras de transição no que se refere a um aeroporto que eventualmente faz um esforço para melhorar a sua classificação, e a classificação continua ainda de acordo com as suas facilidades e vai para a categoria um e não sabe o que vai acontecer, qual vai ser a regra de transição.

Quer dizer, se coloca uma resolução onde a gente coloca para o futuro soluções ou apresentações ou equações que a gente não conhece. Ou seja, é um salto no escuro que realmente merece atenção da ANAC, daqueles que vão legislar sobre isso. Já falei sobre o Artigo 13, que também regulamentará até a revisão, o conteúdo do plano de contas e metodologia que deveria ser feito antecipadamente, deveria estar transparente para todas as entidades, para todos os aeroportos, não só para os aeroportos da Infraero. Volto a dizer, para que a gente possa estabelecer uma competição e até a própria Infraero demonstrar que ela é competitiva, é atual e tem condições de prestar um bom serviço ao país como vem prestando até hoje. Os outros, que os privados venham, mas que construam os seus novos aeroportos e explorem a vontade, não tem problema nenhum. Os reajustes anuais, e aí a gente passa para esse fator 'x', que também é outro enigma que também terá valor nulo nesse primeiro reajuste e que, depois, será efetuado o desenvolvimento de como vai se chegar a esse fator 'x'.

Novamente não sabemos, temos o IPCA, que é o índice que é colocado, mas o fator redutor, o fator 'x' nós não sabemos. Existem muitas incógnitas, muitos aspectos fundamentais que precisam ser esclarecidos. Eu diria que a resolução é quase um enigma, porque a gente não sabe exatamente onde a gente está pisando e principalmente onde vai pisar amanhã. Eu acho que nós estamos aqui quase concluindo pela minha parte, mas eu tenho certeza que nós temos o Rogério Benevides, que agora está do lado de lá, e nós vamos também apresentar algumas observações. Veja bem, no Artigo 26, eu também gostaria de ressaltar a doutora Isabela da área jurista, que tem acompanhado alguns outros trabalhos. Doutora, a ANAC publicará anualmente os resultados financeiros das atividades aeroportuárias e os índices de realização das metas de eficiência e da avaliação de qualidade dos serviços dos aeroportos. Como? Por que não começa logo? Por que não tem esses dados? Por que não faz um cálculo e apresenta?

Irá publicar. Quer dizer, por que não publica? Por que não mostra? O que tem? Baseado no quê? Até para que a gente possa conhecer onde a gente está pisando, senão novamente transparência, transparência, mas daqui a um ano, daqui a dois anos, daqui a três anos, daqui a cinco anos. É fácil. Eu sei que nós estamos na época de mudar governo, de grandes mudanças e pode ser que esteja se esperando essas mudanças e aí a gente começa a empurrar para frente. Com todo o respeito, a necessidade de recomposição que a Infraero tem, mas as empresas também precisam saber para onde elas estão indo. As contas também precisam ser ajustadas do lado daquele que produz o transporte aéreo. Quanto à definição dos tetos tarifários, nós vimos aqui a exposição bem feita, apenas nós temos que incluir o nível de serviço senão a gente fica capenga. Tem dados, eu sei que de repente você teria até respostas aí. Eu sei que não é possível responder.

Eu peço até desculpas, mas eu estou tendo que fazer o trabalho aqui de mostrar o outro lado e espero até estar refletindo alguma coisa que vocês tenham pensado e, eventualmente, não tenha ficado claro ou tenha passado por algum motivo. A gente sabe que existem pressões e forças de todos os lados. Eu as experimentei. Então, eu vejo realmente com muita preocupação. Vejo essa resolução com esses problemas e ela está eivada de problemas. Não que ela esteja incorreta no seu sentido maior, na sua direção, mas ela tem problemas que precisam ser equacionados antes de entrar em vigor. Eu não sei se eu consegui direcionar e expor aquilo que muitos aqui presentes estão pensando, mas espero ter contribuído de alguma forma para que a gente possa pensar e seguir os nossos próprios destinos e não aqueles que muitas vezes nos impõem. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

1. Em relação à regulamentação do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que, no presente momento, a INFRAERO atende a legislação contábil vigente e observa os critérios de rateios de custos previamente aprovados pelo então Departamento de Aviação Civil – DAC.

2. Em relação à metodologia de avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que, após sua aprovação, a regulamentação incidirá sobre os administradores aeroportuários com a antecedência necessária para que possam buscar a adequação ao exigido antes do impacto nos valores tarifários.

3. Em relação à utilização do indicador WLU (Work Load Unit), informa-se que esta é uma medida de produção do aeroporto aceita internacionalmente e comumente utilizada para comparação de aeroportos. Quanto à informação de carga considerada em seu cálculo, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a explicitar que será considerada apenas a carga processada pelos terminais de carga dos aeroportos. Adicionalmente, ressalta-se que, mesmo que o aeroporto não tenha movimentação expressiva de um dos componentes da fórmula (passageiros ou carga), a sua utilização permanece adequada, já que se ponderam esses dois dados com vistas a identificar uma medida comparável.

4. Em relação à ampliação ao prazo para publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de Resolução será alterada, nos seguintes termos:

(i) prazo de 45 dias entre a publicação e início da vigência dos valores máximos tarifários reajustados anualmente para atualização monetária ou que sofrerem revisão tarifária;

(ii) prazo de 30 dias entre a publicação e início da vigência dos valores estabelecidos pelo administrador aeroportuário, em tabela própria.

5. Em relação ao valor da tarifa de embarque, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a tornar mais claro que o seu valor deverá ser aquele estabelecido pelo administrador aeroportuário, na data da compra do bilhete de passagem, para a data e horário de embarque do passageiro. Ressalta-se que essa definição decorre de princípio de facilitação da OACI, segundo o que se deve evitar a cobrança da tarifa de embarque no aeroporto, o que ocorreria no caso de o passageiro ter que pagar ou receber algum valor decorrente da variação da tarifa entre o período de aquisição da passagem e seu efetivo embarque. Destarte, destaca-se que na realidade será o administrador aeroportuário que absorverá os efeitos da variação tarifária que ocorrer entre a data da compra do bilhete e do embarque, e não as empresas aéreas.

6. Em relação à realização de simulações, com dados reais, com vistas à identificação dos resultados em termos de variações tarifárias, ressalta-se que o objetivo desta Resolução é estabelecer o modelo segundo o qual serão definidas as tarifas, na busca de assegurar a existência de incentivos à eficiência e qualidade na prestação do serviço e resultados justos, tanto sob a ótica dos administradores aeroportuários quanto de seus usuários. Assim, é importante que se entenda que, como o modelo será utilizado em todas as revisões tarifárias, a sociedade deve aprovar os seus princípios, ou sua estrutura, estando os seus resultados sujeitos à conjuntura presente à época da revisão. Portanto, entende-se não ser indispensável a realização de simulações, dado que os resultados serão diferentes a cada revisão tarifária, já que cada uma contará com dados iniciais diferentes, mas, sim, é essencial que seus mecanismos assegurem os melhores resultados de desempenho dos administradores aeroportuários.

7. Em relação ao recolhimento ao Tesouro Nacional de parcela da Tarifa de Embarque Internacional, estabelecido por meio da Lei nº 9.825, de 23 de agosto de 1999, informa-se que esta Agência não tem competência para proceder à sua extinção. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

8. Em relação à regra de transição para os aeroportos que forem classificados na Categoria 1, após a realização da segunda revisão tarifária, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que não há necessidade de definição prévia dessa regra, que tratará exclusivamente de qual valor tarifário será assumido por esses aeroportos, tendo em vista que somente será utilizada quando da individualização dos valores tarifários dos aeroportos de Categoria 1, o que somente ocorrerá na segunda revisão, conforme previsto na Resolução.

9. Em relação à definição da metodologia de cálculo do Fator X, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública.

10. Em relação à publicação anual dos resultados financeiros das atividades aeroportuárias e dos índices de realização das metas de eficiência, informa-se que tais resultados serão inicialmente publicados já nesta primeira revisão, concomitantemente com a publicação dos novos valores tarifários. Ademais, serão publicados anualmente, de forma que a sociedade possa ter informações periódicas a respeito dos resultados alcançados pelos administradores aeroportuários.

2.1.4. MANIFESTAÇÃO Nº 04

Nome do manifestante: Rogério Benevides Dulzinéia
Organização: SNEA

MANIFESTAÇÃO
Boa tarde a todos. Seguindo aqui o nosso processo no nosso evento aqui, eu vou apenas tentar complementar algumas coisas que o brigadeiro Allemander mencionou, fruto das nossas discussões durante essa semana a partir da notícia da aprovação da resolução em tela. Uma das coisas mais importantes que nós não conseguimos enxergar na resolução. A resolução está muito baseada na questão da recuperação de custos, do subsídio cruzado e isenção de subsídio, redução, daí por diante. Porém, uma coisa a gente não pode esquecer. São dois pilares que nós temos que ter regulação dessa natureza: sustentabilidade e competitividade. Nós não podemos fazer uma resolução que, de alguma maneira, possa afetar a competitividade do setor. Eu acho que todos conhecem o trabalho do [inaudível]. É um trabalho que, pelo contrário, tem muitas coisas que estão aqui e que já estão na resolução. Então, a gente vê que o Brasil hoje em termos de tarifas, tem uma posição confortável. A gente vê aqui na página 212 e a gente vê aqui que, na proposta de gestão, fala exatamente os princípios que nós temos aqui, que nós concordamos plenamente, que é incentivar a eficiência e a produtividade e a qualidade do serviço. Mas o que acontece? A gente vê que, em algum exemplo que ele coloca aqui, implementar mecanismos regulatórios para bonificar ou onerar o operador em função de metas e serviços de ciência operacional. Exemplo de tal iniciativa ocorre no Reino Unido, onde a operadora de aeroportos pagou cerca de US$ 4,6 milhões em 2007, US$ 3,4 milhões em 2008 e US$ 29 milhões em 2009. O que eu quero dizer aqui? Eu quero dizer simplesmente que se nós não estabelecermos regras bem claras, nós podemos estar fazendo aquilo que o brigadeiro mencionou: dar um mergulho no escuro. Por quê? Porque essa resolução tem como base principal a recuperação de custos, o desempenho e a eficiência e o ponto principal que é qualidade de serviços, antes de aplicá-la nós precisamos desenvolvê-la. Mencionar ela e não defini-la claramente pode incorrer a resultados extremamente delicados para a indústria como um todo, pode afetar tanto as empresas aéreas em termos nacionais e internacionais como também pode afetar o próprio aeroporto. Esse é um dos pontos principais que eu gostaria de mencionar. Agora, o outro ponto principal que o próprio brigadeiro mencionou é a questão de alocação de custo, apropriação de custo. Nós temos uma série de atividades aonde a Infraero já faz esse trabalho. Contudo, para cada nível de aeroporto, para cada tipo de aeroporto, nós temos uma realidade completamente distinta, nós temos que ter um foco extremamente detalhado e fazer uma análise muito específica para saber se esse modelo que a Infraero hoje usa é aplicável ou não, se criará distorções ou não. Uma coisa importante que nós temos, um outro ponto importante é que a gente vê que nós estamos com um período muito grande sem reajusta tarifário. Todo mundo sabe disso, é uma realidade e estamos sendo oprimidos por essa necessidade. Agora, realizarmos esses ajustes com uma nova maneira de pensar, uma proposta. Porque, na verdade, a resolução no ponto que está, na nossa consideração, é um belíssimo projeto, mas ele não pode se tornar realidade. Eu acho que nós poderemos separá-lo em duas partes. Uma, a necessidade inicial de ajuste do sistema; segundo, o

amadurecimento de todo esse processo com formas a que nós realmente saibamos para onde estamos indo. Esse é um ponto-chave da nossa colocação. Outra questão que a gente pensou durante nossas reflexões foi quando a gente atrela uma série de ajustes positivos ou negativos ou fatores de produtividade ou eficiência, a gente sai um pouco do conceito básico, que é a remuneração do serviço.

Como isso vai ser considerado? Se a remuneração do serviço diretamente ligada como ela se preconiza, a tarifa e a remuneração do serviço propriamente dito, quando nós aplicamos essas variações, nós fugimos um pouco do conceito. Outros pontos que toda a indústria observou, agora são pontos mais específicos, a questão que não está bem clara, a questão da isenção das três primeiras horas de permanência. Essa é uma questão que nós temos que botar bem clara aqui, que já está na legislação, porém na proposta não está, da tarifa de permanência que não podem ser objeto de tarifação que hoje atualmente é isento. Outro ponto interessante e que foi mencionado é a questão de parte de a carga doméstica ser processada diretamente pelas empresas aéreas, o que distorce um pouco o modelo. Outro ponto interessante é a questão que a própria Infraero falou, que o TCU já fez uma menção que tem que ser cobrado na hora da prestação do serviço a taxa de embarque.

Para as empresas aéreas, essa prática é inviável. Na verdade, nós precisamos cobrar, ainda mais com a aplicação de possíveis variações de tarifa. O sistema precisa, no mínimo, ser parametrizado 60 dias antes, senão nós não conseguimos a quantidade de tarifas, a quantidade de emissão de tickets aéreos extremamente grande. Então, você não tem a capacidade tecnológica de apertar esse prazo. Caso esse prazo seja necessário ser revisado na hora nós não vamos ter como absorver essa competência, vamos ter que repassar de alguma forma. Outro aspecto interessante é com relação ao WLU, a questão do custo e do índice de produtividade. Senhores, hoje a realidade nossa, o que nós buscamos primariamente é qualidade de serviço. O calo nos aperta na qualidade de serviço, nas filas, nos atrasos, nos problemas operacionais. Fazermos uma regulação privilegiando esses aspectos não que não seja necessário, mas nós vamos estar no foco um pouco distante daquilo que nós temos como prioridade, que é nível de serviço.

Então, dentro do nível de serviço, da qualidade do serviço. Um outro ponto importante que quando nós falamos de qualidade de serviço e falamos de tarifas aeroportuárias essa qualidade de serviço como não está na resolução em si, ela deve preconizar a qualidade de serviço do operador aeroportuário e não da empresa aérea. A empresa aérea tem que ser tratada em outro fórum. Então, a questão se vai ter cinco, seis balcões, se vai ter tantas pessoas tem que ser tratada em outra legislação, não nessa. E aqui não especifica, fala a qualidade de serviço de forma geral. Mas em suma, basicamente o que nós consideramos é que esse projeto, na nossa intenção, na nossa visão, é um projeto extremamente diferente, pode ser aperfeiçoado, existem variáveis extremamente modernas, tecnologias sendo implementadas.

Contudo, se nós não venhamos a realizar uma simulação detalhada com planos de contas, alocação de custos, todos os detalhes e todas as categorias de aeroportos é muito difícil para a indústria decidir se é um bom projeto ou se não é um bom projeto. Novamente a sugestão seria, a partir dessa proposta inicial, alocarmos, tentarmos enxergar um primeiro ponto que tem aí para resolver, um primeiro problema, que é a questão do ajuste tarifário. E em um segundo momento, trabalharmos bastante nesse problema para realmente ter uma solução definitiva, consistente, que não venha afetar de maneira nenhuma, não tenha nenhum ponto negativo para o sistema e sim, somente pontos positivos e benefícios diretos. Basicamente esse são os pontos que nós gostaríamos de mencionar e deixo a

palavra aí para o próximo. Muito obrigado a todos.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

1. Em relação à metodologia de avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. A metodologia será acrescida ao modelo na segunda revisão tarifária, em 2013, de forma que, em que pese essa regulamentação não esteja vigente atualmente, entende-se que o período sem sua previsão não é longo o suficiente de forma a gerar incentivos aos administradores para que depreciem deliberadamente os níveis de serviço oferecidos atualmente, tendo em vista que eles foram cientificados que serão demandados em relação a esse quesito no futuro próximo. Ademais, ressalta-se que, após sua aprovação, a regulamentação incidirá sobre os administradores aeroportuários com a antecedência necessária para que possam buscar a adequação ao exigido antes do impacto nos valores tarifários.

2. Em relação à preocupação externada quanto à efetiva remuneração dos serviços prestados, pelas novas tarifas, destaca-se que os custos dos serviços são, de fato, o fundamento para a definição dos novos valores tarifários. Os índices de produtividade ou eficiência, aplicados como parâmetros para nortear a recomposição desses custos, apenas estarão funcionando como referências de quanto da diferença entre os custos e o que de fato é remunerado pela tarifa é defasagem e o quanto é ineficiência da prestação, de forma que o objetivo inicial do procedimento, que é a aproximação do valor das tarifas à efetiva remuneração dos serviços não é distorcida, mas apenas parametrizada.

3. Deve-se esclarecer que a Resolução proposta respeitará todos os regramentos hierarquicamente superiores que estiverem em vigor. Assim, no tocante às tarifas de pouso e permanência, considera-se o disposto no Decreto 89.121, de 06 de dezembro de 1983, segundo o que, no período das 03 primeiras horas da permanência da aeronave no aeroporto, após o pouso, não há cobrança da tarifa de permanência, devido à sua remuneração pela tarifa de pouso.

4. Em relação à utilização do indicador WLU (Work Load Unit), medida de produção do aeroporto aceita internacionalmente e comumente utilizada para comparação de aeroportos, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a explicitar que será considerada apenas a carga processada pelos terminais de carga dos aeroportos.

5. Em relação ao valor da tarifa de embarque, informa-se que a definição de que o seu valor deverá ser aquele estabelecido pelo administrador aeroportuário, na data da compra do bilhete de passagem, para a data e horário de embarque do passageiro decorre de princípio de facilitação da OACI, segundo o que se deve evitar a cobrança da tarifa de embarque no aeroporto, o que ocorreria no caso de o passageiro ter que pagar ou receber algum valor decorrente da variação da tarifa entre o período de aquisição da passagem e seu efetivo embarque. Destarte, destaca-se que o administrador aeroportuário que absorverá os efeitos da variação tarifária que ocorrer entre a data da compra do bilhete e do embarque, e não as empresas aéreas.

6. Em relação à ampliação ao prazo para publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de Resolução será alterada, nos seguintes termos:

(i) prazo de 45 dias entre a publicação e início da vigência dos valores máximos tarifários reajustados anualmente para atualização monetária ou que sofrerem revisão tarifária;

(ii) prazo de 30 dias entre a publicação e início da vigência dos valores estabelecidos pelo administrador aeroportuário, em tabela própria.

7. Em relação à realização de simulações, com dados reais, com vistas à identificação dos resultados em termos de variações tarifárias, ressalta-se que o objetivo desta Resolução é estabelecer o modelo segundo o qual serão definidas as tarifas, na busca de assegurar a existência de incentivos à eficiência e qualidade na prestação do serviço e resultados justos, tanto sob a ótica dos administradores aeroportuários quanto de seus usuários. Assim, é importante que se entenda que, como o modelo será utilizado em todas as revisões tarifárias, a sociedade deve aprovar os seus princípios, ou sua estrutura, estando os seus resultados sujeitos à conjuntura presente à época da revisão. Portanto, entende-se não ser indispensável a realização de simulações, dado que os resultados serão diferentes a cada revisão tarifária, já que cada uma contará com dados iniciais diferentes, mas, sim, é essencial que seus mecanismos assegurem os melhores resultados de desempenho dos administradores aeroportuários.

2.1.5. MANIFESTAÇÃO Nº 05

Nome do manifestante: Lindolfo Würsler
Organização: Angra Aeroportos.

MANIFESTAÇÃO
Representamos um pequeno aeroporto, o de Angra dos Reis. A empresa é pequena, mas composta de três grandes empresas – Sol, Grapiúna e a Socicam. Nós temos participado de vários processos licitatórios para pegar outros aeroportos. Participamos de Juiz de Fora, participamos de Bonito, participamos de Fernando de Noronha e estamos de olho nesses aeroportos regionais. Baseado nessa experiência que nós estamos tendo nesses aeroportos é que nós vamos fazer algumas considerações. Logo no início, aqui na proposta, está levando em consideração só como fonte de parâmetros realmente, somente a Infraero. Nós gostaríamos muito de oferecer dados que foram citados aqui, que são verdades disponíveis e isso será levado em consideração porque nós entendemos, como já foi dito aqui, que há muitos aeroportos regionais. Por exemplo, só São Paulo parece que são 27 que a gente sabe, 26 ou 27 aeroportos. Minas Gerais a gente sabe também, tem um número imenso. Aqui foram citados números elevadíssimos de aeroportos. Aí a gente sabe que há uma demanda reprimida muito grande no país. Calcula-se 15%, mas nós temos uma fatia de 3% e parece que é uma demanda de 15% segundo alguns estudiosos, mas a gente acredita que haja prazo potencial até para 20% de participação quem sabe em um futuro muito

breve e muito próximo. Então a gente entende que há administradores de aeroportos, como o Comando da Aeronáutica, os demais estados brasileiros e muitos municípios e que, de fato, deverão ser levados em conta. Nós, como empresa, entendemos muito claramente que um aeroporto não se viabilize encima de tarifas aeroportuárias, todo mundo sabe muito bem disso. A gente tem que entrar com projetos realmente [inaudível] e buscar outras fontes sem dúvida nenhuma.

Mas entendemos que esse trabalho é oportuno para contemplar os aeroportos regionais como uma grande prioridade, devem ser até solução. Encontrei aqui uma frase muito boa que nos agradou muito, é o Artigo 1º: Estabelecer o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e de preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais, para os aeroportos públicos que não estejam sob condições tarifárias específicas definidas em ato de autorização ou contrato de concessão. Então, no caso de aeroportos atípicos, como é o caso de Angra dos Reis que não opera nenhum vôo regular, somente aviação geral, lá nós brincamos até que nós só recebemos os reis de Angra, porque é Angra dos Reis. Então, os reis estão em São Paulo, estão em Belo Horizonte, estão no Rio de Janeiro e chegam lá com seus jatos, com seus helicópteros e não se importam de pagar altas tarifas porque são aviões muito leves, aviões pequenos e a arrecadação federal lá é ridícula.

Se nós recolhermos lá em torno de R$ 5 mil por mês é muito e gastamos R$ 50 mil. Então temos um modelinho especial para oferecer aos senhores. Então, realmente nós vamos entrar nesse artigo aqui. São aeroportos atípicos que terão que ter realmente um tratamento bem diferente e aqui foi lembrado isso aqui. Porém, há um item aqui que realmente é o ponto. Isso aqui foi lembrado várias vezes, nós anotamos que este é o ponto. É do Artigo 2º, letra ou número IV. Categorias aeroportuárias: correspondem às categorias definidas na regulamentação vigente, segundo as quais os aeroportos, para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias, são classificados de acordo com as facilidades disponíveis. Então isso foi citado muito aqui, que não está aqui especificado, porém a propósito eu separei aqui a Portaria 1.592, de 07 de novembro de 1984. Porém, sofreu várias alterações e temos aqui a portaria 28/GC5, de 04 de junho de 2002 e outras.

Porém, nós queremos ir direto ao assunto dizendo que acreditamos que tem que haver realmente uma legislação, isso foi citado aqui, uma legislação a parte estabelecendo os critérios quantitativos e qualitativos para a pontuação, para a classificação e reclassificação dos aeroportos. Isso é fundamental e ali sim definindo que quantidade e que qualidade do que você está querendo para oferecer realmente o melhor para o nosso usuário. Ele não se importa muito de pagar, eu acredito, desde que realmente haja quantidade, qualidade. Aí tudo bem, ele não se importa de pagar. Então indo diretamente a esta tabelinha, a gente vê, por exemplo, área de pré-embarque, três pontos. O aeroporto que tem uma área de pré-embarque para 20 pessoas vai ganhar três pontos e o que tem para 200, 500, mil pessoas também vai ganhar três pontos. Então, nós entendemos que isto aqui tem que haver uma definição, uma escala de pontuação para cada item desse.

Não ser implícito como isso foi no passado ou está sendo hoje. Área de restituição de bagagem, por exemplo, um ponto. Ok. O aeroporto pode ter uma péssima área de restituição de bagagem e ganha um ponto, o outro tem uma excelente e vai ganhar um ponto. Mas aqui o legislador foi sábio porque no item seguinte ele fala: a área de restituição de bagagem, repetiu a frase anterior, com esteiras ou carrosséis. Eu até botei um ‘ok’, quatro pontos, mas isso aqui pode ser muito melhor definido. Porque pode ser de uma escala de um a dez para cada item desses. Porque aqui, já que tudo é de um a dez, então cada item desse pode ter uma pontuação diferente. Sugiro que sejam criados até mais

classificação de aeroportos. Ou seja, em vez de ter só quatro aeroportos, tenha cinco, seis ou sete, sei lá e que as exigências sejam muito grandes. Ao invés de eu receber multas exageradas, astronômicas, desincentivando o empresário a continuar no negócio como, por exemplo, uma biruta fora da especificação R$ 70 mil de multa.

Então o que eu tenho é despontuação também. Eu posso sofrer penalidades por não conformidades, mas eu devo ter pontuações que não sejam ridículas para serviços excelentes que eu presto no aeroporto e daí sim criando novos parâmetros a serem atingidos e nós não teríamos tantos aeroportos categoria I, mas teríamos muitos aeroportos categoria IV, V, VI, sei lá, algo assim. Essa é a minha proposta para esta normatização. Então, nós temos aqui vários exemplos. Vamos dar um outro exemplo. Vamos ver aqui um exemplo no final. Viaduto para aeronaves. Eu não pontuaria nenhum viaduto porque, se tiver que botar viaduto no aeroporto, vai ter que ter mesmo viaduto, senão ninguém vai tentar fazer viaduto para ganhar ponto. Então tem muita coisa que não tem que ter pontuação. Pelo contrário, se não tiver tira ponto. Tem que ter elevador? Tem que ter elevador. Se tiver dois, três andares tem que ter elevador ou escada rolante, mas o bom mesmo é não ter nenhum elevador.

Ou seja, tudo no mesmo nível para não ter pontuação, mas em compensação ter qualidade. Então, é mais ou menos por aí. Então você tem realmente que pegar item por item e arbitrar valores e não ficar simplista como está aqui. Um exemplo: eu quero ter um serviço aeromédico ou médico no aeroporto e não tenho porque é inviável, porque um médico estar ali o dia todo disponível para um aeroporto que opera uma vez ou outra, têm dias que tem 150 movimentos e tem semanas que não têm nada. Então eu não posso ter um médico nesse aeroporto, mas eu posso ter um médico conveniado lá do hospital e que, nos momentos de pico, ele opere lá. Então eu tenho que ter pontuação para tudo de bom que eu possa oferecer nesse aeroporto. Porque é inviável eu oferecer do jeito que a legislação me obriga. Então baseado mais ou menos nisso, é que eu estou ratificando o que já foi ouvido, mas estou indo diretamente nessa tecla aqui. Poderia ir ponto por ponto fazendo, convencendo os senhores de que realmente tem que haver essa tabela de pontuação de quantidade e qualidade para que essa normatização fique realmente adequada. Muito obrigado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

1. Em relação à utilização de dados de aeroportos que não da rede INFRAERO, informa-se que, considerando que a ANAC não os recebe de forma regular e padronizada, opta-se, nesta primeira revisão, pela sua não utilização, de forma que todos os dados que forem utilizados tenham sido coletados e organizados com os mesmos critérios. No entanto, ressalta-se que a regulamentação do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas, a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, está em desenvolvimento, o que viabilizará a utilização dos dados de outros aeroportos, a partir das próximas revisões, se disponíveis.

2. Com relação à aplicabilidade dessa Resolução, ressalta-se que ela incide sobre todos os aeroportos públicos que não estejam sob condições tarifárias específicas definidas em ato de autorização ou contrato de concessão, independente de que o aeroporto receba ou não voos regulares.

3. No que se refere à regulamentação que trata da categorização dos aeroportos para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias, cabe informar que essa questão não faz parte do escopo da resolução proposta. Contudo, o tema poderá ser discutido publicamente em momento oportuno.

2.1.6. MANIFESTAÇÃO Nº 06

Nome do manifestante: Alberto Carvalho
Organização: Sindicato Nacional dos Aeroportuários.

MANIFESTAÇÃO
Boa tarde a todos e a todas presentes aqui, boa tarde à mesa. Na verdade, quando nós chegamos aqui como representantes do sindicato, embora trabalhadores da Infraero - é importante dizer - muitos aqui com vários anos de aeroportos, nas mais diversas atividades. Uma das coisas que a gente teve a clara intenção e que ainda não sabia o que é a tecnocracia. Eu acho que hoje a gente teve a oportunidade de ver aqui exatamente o que é a tecnocracia. De um lado, os tecnocratas e, de outro lado, aqueles que operam e que fazem valer, que fazem andar, fazem o aeroporto funcionar. Eu acho que tem uma distância muito grande. Independente se seja agentes públicos ou privados, no caso aquele que me antecedeu, mas são tantas as nuanças, são tantos os detalhes do que é operar um aeroporto que, às vezes, simplesmente uma questão teórica deixa muito a desejar. Tem alguns aspectos, uma das questões que nunca se fala é a questão do trabalhador nessa questão toda. Quando se discute, seja concessão, privatização e agora a questão de regulação de tarifas esquece-se do trabalhador. Aí eu falo: "mas o que trabalhador tem a ver com essa questão das tarifas?" Tem, e muito. Primeiro lugar, quando se fala em eficiência, esquece quem são os tecnocratas que fazem a segurança do aeroporto? Ou são os trabalhadores na ponta da linha que fazem essa eficiência? Quantos passageiros são ideais na sala de embarque? Quem são: os tecnocratas ou aquele trabalhador que está fazendo o atendimento ao passageiro, que está conversando com o passageiro no dia-a-dia? O que é necessário? Quais são as facilidades? Qual a necessidade desse usuário? O trabalhador que é deixado de lado em um momento desses ele sabe, porque ele conversa no dia-a-dia, ele sabe quais são as facilidades que aquele usuário necessita. É aí vão falar o seguinte: no Brasil, um país de dimensões continentais, eu não quero me alongar muito, o aeroporto funciona como integração nacional de diversos povos, diversas culturas de raízes diferentes, do europeu ao índio e por aí vai. Quem viajou cada localidade desse país sabe quão importante é esses aeroportos chamar de deficitários, que pela grande mídia ultimamente virou um sinônimo de coisa ruim e, na verdade, são aeroportos que vão continuar sendo deficitários a vida inteira. Até de manhã estava ouvindo aqui, tinha um colega que era de Altamira falando de Altamira, Tabatinga, Cruzeiro do Sul. Senhores, esses aeroportos servem ao Brasil, tem um papel social. Nós não podemos colocar aqui na vala comum daqueles que querem ganhar rios de dinheiro e querem faturar a todo custo à custa do cenário nacional. Nós estamos há oito anos sob um governo social, popular que está ampliando o acesso da população brasileira a esse modo de transporte, a essa modalidade de transporte que até pouco tempo era elitizado. E agora, em nome do custo-benefício, nós queremos fazer o quê? Acabar com esses aeroportos? Não é só o de Angra dos Reis. Tudo bem, não temos nada contra. Os reis que utilizem, mas que os vassalos, aqueles que vêm da escravidão aqui também se sirvam. E esse governo, o governo Lula, o governo democrático-popular vem trazendo essa população para todas essas localidades. E aí o que nós vamos ser? Agora nós vamos ser tecnocratas. Se esse aeroporto dá lucro, se nós não vamos gostar do subsídio porque não vamos ter mais aviões ou os companheiros aí

do SNEA não vão poder mais levar suas aeronaves até os aeroportos porque não vão existir mais. Os governos municipais e estaduais não vão ter condições de garantir – o colega que me antecedeu falou – quanto custa para manter a infra-estrutura de um aeroporto. E acha o quê? Que uma rabiscada em um papel, uma regulamentação vai fazer com que esse aeroporto seja eficiente. Essa vai ser a palavra da moda, nós vamos lançar. Produtividade.

Aí vem na contramão, aí dou um puxão de orelha no empresariado porque nós temos aí funcionários terceirizados, em nome do custo-benefício muitas vezes não qualificados ou com a relação capital-trabalho precarizado. Tudo isso reverte na questão da eficiência, da qualidade de serviço prestado e ainda mais: na questão da segurança. Quando a gente fala em aviação, nós falamos da questão da segurança. "Não, mas a segurança é para quem voa, avião, nós estamos falando de aeroportos". Sim, quando inaugurou Guarulhos, em 1985, houve um acidente tão grande na escada rolante que 30 pessoas imediatamente foram levadas para o pronto-socorro. Poderiam ter morrido algumas crianças ali e tudo mais que estavam na escada rolante. Então é questão também de segurança na infra-estrutura. Agora, a grande pergunta é: durante os últimos anos a mídia sacrificar e vir batendo, inclusive o nosso Ricardo Teixeira na última Copa do Mundo culpou a perda da seleção, que a seleção perdeu, para os aeroportos.

Ele falou que o problema da seleção era aeroporto, aeroporto. Então todo mundo agora cismou de bater aeroporto, aeroporto, aeroporto. E a resposta que nós demos foi a seguinte: nós precisamos pensar muito bem, discutir muito bem. Não estou aqui dizendo que somos contra a regulamentação, mas que tudo tem que se regulamentado até para que a gente saiba quais são as regras do jogo para poder jogar, mas tem que ser debatido com todos os usuários incansavelmente, sejam usuários. Estão esquecendo, hein? Quantos representantes dos usuários têm aqui? Aqueles que vão pagar a tarifa? Será que eles estão satisfeitos com o aumento de tarifa? Desde que você chegue e diga que vai ter uma contrapartida na qualidade do serviço prestado. Talvez ele concorde com você ou não. Está faltando, está prejudicado esse fórum aqui com a falta de alguns atores principais nessa questão da tarifa.

Porque quem paga não interessa, quem vai pagar a conta. Porque a empresa aérea vai repassar para o passageiro, o passageiro vai pagar e aí vai estourar sempre em quem paga a conta. A questão é nós estamos discutindo aqui entre empresas e a ANAC e quem vai pagar a conta não está aqui. Bom, a minha proposta é não fazer uma regulamentação da forma como está sendo proposta e enviada goela abaixo. Isso não é próprio de um governo democrático-popular. Para isso tem que ser chamado todos os atores, uma audiência pública, real, onde todos tenham acesso. Não é só aqui onde tenha Infraero, onde eu possa vir. Aonde todos tenham acesso, uma audiência pública de fato, onde todos os atores tenham oportunidade. Não pela internet, mas presencialmente tenham a oportunidade de colocar seus prós e seus contras. Enquanto isso, vai ser uma regulamentação apenas de tecnocrata e aí nós só temos uma coisa a dizer: nós vamos protestar, protestar e protestar. Obrigado.

RESPOSTA DA ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

1. Com relação à existência dos subsídios cruzados entre os aeroportos brasileiros informa-se, conforme exposto na Exposição de Motivos, que tal realidade é adotada como premissa para o modelo e que os mecanismos dispostos têm exatamente a função de preservá-la, embora assegurando incentivos para que os aeroportos, mesmo os deficitários, busquem aprimorar a eficiência na prestação

dos serviços.

2. Com relação à participação de representante dos usuários na Audiência Pública, ressalta-se que o fórum é aberto para todo e qualquer interessado e que a realização de uma sessão presencial assegura a todos aqueles que tenham interesse em se manifestar verbalmente as condições para tal. Ademais, a disponibilidade da internet como meio para participação assegura a cidadãos de todo o país que possam se manifestar, caso não tenham disponibilidade para estarem presentes à sessão pública.

2.2. ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES DOCUMENTAIS

2.2.1. MANIFESTAÇÃO Nº 01

Nome do manifestante: Raoni Kirschner Sava
Organização: ----
E-mail: raoni.kirschner@terra.com.br
Data da manifestação: 06 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Quero mostrar minha indignação a um projeto que nunca deveria ser aboradado!
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Caros ... já não chega de taxas e impostos nesse Brasil? Já não pagamos taxas para embarque? Isso ai é uma medida ridícula, a culpa de tudo isso não é do usuário mais sim dos governos que NÃO investem o dinheiro nos aeroportos, vcs querem tapar o sol com a peneira. E na copa do mundo? O que vai adiantar TAXA DO RUSH? CAROS MELHOREM OS SERVIÇOS, ai sim quem sabe terão TALVEZ o direito de cobrar alguma valor extra. O SERVIÇO DA ANAC é PÉSSIMO TODOS SABEM. UMA VERGONHA!
JUSTIFICATIVA
O Brasileiro está CANSADO DE TAXAS MEUS CAROS ... pelo amor de DEUS, parem de pensar em arrancar mais dinheiro ... para os ricos está tudo ótimo .. e a classe média que as vezes luta para comprar uma passagem ... e o pobre que as vezes consegue juntar para pegar um avião .... CHEGA DE TAXAS!
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Com vistas a esclarecer a matéria tratada na proposta de Resolução, informa-se que não são criadas taxas ou mesmo tarifas. O modelo apenas prevê mecanismos claros e critérios objetivos para a recomposição das tarifas aeroportuárias, já existentes, que se encontram sem reajustes há longo período.

2.2.2. MANIFESTAÇÃO Nº 02

Nome do manifestante: Denis da Silva Cabral
Organização: Agente de viagem (MEI)
E-mail: deniscabral11@hotmail.com
Data da manifestação: 09 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Srs., aproveitando a boa fé, a ótima oportunidade e boa intenção de discutir melhorias nos aeroportos, lanço uma idéia às ilustres "cabeças pensantes" comprometidas em efetivamente melhorar os serviços nos aeroportos brasileiros, e no Brasil isso tem relação direta com mais custos, impostos, tributos e/ou taxas... Objetivamente usem este meu exemplo para aprofundarem, reavaliarem os critérios para justificar o valor para pagamento da taxa de embarque. Que amadureçam debates sobre a indignação de um passageiro em férias, altíssima temporada (fins de novembro a fins de janeiro) em Florianópolis, capital do Estado tetra-campeão em melhor destino do Brasil, chega na Ilha da Magia e encontra apena um banheiro, no térreo funcionando, pois o do piso superior encontra-se em reformas, repito, em altíssima temporada e com dias de movimento quadruplicado. Como quase tudo e quase todos são "passageiros", o problema também já passou, mas eu como funcionário e que trabalhei dentro do aeroporto tinha vergonha e me esforçava para evitar usar aquelas dependências, (por mais de 2 meses esse quadro) uma vez que a super lotação e super movimento comprometiam qualquer iniciativa do terceirizado responsável pela limpeza e manutenção dos banheiros, afinal, a confusão, o número de pessoas, a sujeira, só se multiplicavam a cada voo que chegava, ou seja, mais 1 ou mais 2 funcionários dentro daquele lugar só atrapalhavam mais ainda pela falta de decência, de respeito, de espaço físico. Como estou radicado aqui e sei do "atraso político-cultural-familiar" decantado também pelos ilustres nativos, inclusive formadores de opinião por aqui... clamam pela estupidez de serem nativos de uma ilha e anos se passam sem poder receber navios de cruzeiro, um absurdo, ridículo e inexplicável atraso de no mínimo 15 anos, pasmem. Ilha eu disse...capital do estado... resignado, acho melhor não perder mais tempo com essa aberração. A reforma do aeroporto embora somente próximo da escolha das cidades-sede da Copa de 2014 esteve na mídia, só ganhou destaque porque afinal, seria uma ótima oportunidade para finalmente sair do papel, mas também foi só "passageira". Enfim, convido-os pensarem numa taxa de aprovação, de satisfação. Co-responsabilizando as prefeituras municipais, claro, remunerando-as, talvez se empenhassem a não mais fazer vista grossa e pelo contrário, estimulariam-nos criar uma receita que só se justificaria com o aval do usuário, do passageiro, e também de quem trabalha dentro de aeroporto. Nem seria tão absurdo pois noutros países cobram 5, 6, 7 taxas além da taxa de embarque que até aparecem nos bilhetes, decodificadas. Que codifiquem aqui também... TAX1/BRL/S ("S" de satisfação) TAX2BRL/A ("A" de aprovação). Nos Estados Unidos já teve uma taxa governamental para controle de plantas e animais, outra de reforma e ampliação do JFK (por exemplo). Nem quis me atualizar mas não podia deixar de comentar. Na Argentina, tem uma taxa que é recolhida somente no local em retorno para o Brasil e/ou para outras conexões. Que gerem receita para o aeroporto e para a cidade, criando mecanismo, mesmo que complexo, que cobre também do passageiro e/ou usuário que trabalha dentro do aeroporto; na contrapartida, que privilegie, estimule e incentive a participação de todos no pagamento OU NÃO da taxa BRL1/S, da taxa BRL2/A, que criem uma terceira taxa... sei lá. Como é comum no Brasil, primeiro pagar, que na emissão dos bilhetes/passagens, já recolham, já cobrem, em chegando numa bagunça daquelas que relatei acima (por exemplo), sei, vocês sabem também, não foi só em 2009/2010, devolvam a(s) taxa(s). Na chegada, saindo da sala de embarque um tíquete com data e horário da saída do mesmo e para quem quiser se beneficiar, pedindo a devolução ou não pagando a taxa BRL1/S e/ou a taxa BRL2/A, já em todas as portas de entrada e saída do aeroporto. Menos de 1 hora no aeroporto custarão um "x" simbólico; conexão de mais de 1 hora custarão "x+y", ou seja, mais tempo no aeroporto, maior conforto e uso da estrutura, maior a taxa... "z". Convenhamos é injusto pagar os mesmos R$ 19,62 no GIG, em GRU, POA, CWB, por exemplo e não

poder usar em FLN ou “ser obrigado a usar” uma necessidade tão básica, elementar, fisiológica. Ainda que sem reformas, no movimento de alta temporada a limpeza, manutenção e conservação ficam comprometidas, no mínimo pelo espaço físico. Quem sabe nessa oportunidade, num dos debates, alguém lembre-se da experiência “in-loco” e com sorte, e com tempo, questionem também as eternas goteiras quando chove em Florianóolis.
Meu tempo é curto e sozinho não chegarei a lugar nenhum. Mais uma temporada vem aí, está finalizado um “puxadinho” para contornar os embarques, tomara, não precise de reformas os banheiros de nenhum aeroporto brasileiro, pelo menos de novembro/10 a fins de fevereiro/11, porém, mais pessoas debatendo, menos reclamações e mais boa intenção em repensar e ajudar opinando, apontando falhas na administração dos aeroportos, na boa fé, com críticas construtivas (mesmo que com ironia descontrolada) pode até demorar mas é possível melhorias sim. Cobrar é a senha. Receber ou recolher, mas só o justo, com aprovação e satisfação. Antes ou depois requer avaliações mais profundas mas vai despertar nas pessoas uma participação mais efetiva, basta um bom plano, boa divulgação. Bem atendido e satisfeito o brasileiro paga porque já está acostumado a ter que pagar até para brigar pelo que pagou e não recebe em troca... Esclarecido, entendendo, compreende, aceita, participa e paga, desde que veja, sinta as benfeitorias, seja atendido no elementar, no básico.. Aquele tíquete pode ser usado para numa próxima viagem para FLN, o usuário, sabedor que a taxa é inadequada, não se justifica pelo que viu na estada pela capital (estipulado por exemplo 1, 2 ou 3 meses) avaliada como injusta, na apresentação do mesmo, justifica o não pagamento da(s) mesma(s) numa nova compra de passagem para FLN.
Fiz a minha parte, quero é contribuir... e meu pai já dizia há muito tempo atrás que só buzinar não adianta, tem é que descer do carro e ir lá perguntar qual é o problema, se precisa e como ajudar.
Nem viajo tanto e só falo de FLN porque moro na cidade vizinha, Palhoça (em 2010, considerada a mais dinâmica do Brasil !) e meu perfil é 90% exportativo e isso por si só já justifica eu me preocupar com meus clientes e participar com críticas e sugestões para melhorar, o que achei ótima a idéia d’eu que vivo dessa atividade que tem relação direta com o aeroporto, poder me expressar.
Cordialmente, com humildade e respeito, agradeço mais uma vez esta oportunidade e fico na torcida por empenho e sucesso de todos envolvidos de boa fé na busca de soluções e melhorias durante as leituras, encontros e debates sobre matéria de interesse inclusive estratégico do governo federal.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

1. Com relação aos argumentos esposados, informa-se que está em desenvolvimento a regulamentação sobre avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, a ser, no momento oportuno, amplamente discutida com o público, por meio de audiência pública. Com ela, visa-se assegurar os incentivos para a prestação do serviço adequado aos usuários da infraestrutura aeroportuária.

2. Com relação à criação de outras tarifas, informa-se que tal proposta não é escopo dessa Resolução, que observa os tipos tarifários criados por meio da Lei n º 6009, de 26 de dezembro de 1973.

2.2.3. MANIFESTAÇÃO Nº 03

Nome do manifestante: Fabio Romero de Oliveira e Silva
Organização: Sindicato dos Guias de Turismo do Pará
E-mail: fromerotur@hotmail.com
Data da manifestação: 16 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Nos aeroportos, hoje, existem basicamente duas formas de embarque e desembarque, via ponte de embarque e via ônibus, além de a pé pela pista. Para aumentar a concorrência e possibilitar tarifas menores, cada tipo de serviço teria uma tarifa diferente, por exemplo, se a companhia aérea optar por desembarcar em posição remota ou seu passageiro tiver que caminhar até o terminal, os valores seriam menos que a utilização das pontes de embarque. De acordo com o grau de conforto, um tipo de valor.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Aeroportos que possuem poucos vôos ou quase nenhum vôo internacional, como o de Macapá e Belém, por exemplo, deveriam ter tarifas mais atraentes para atrair companhias aéreas internacionais e desafogar os aeroportos mais concorridos e incentivar concorrência e novas rotas.
JUSTIFICATIVA
As medidas visam: - aumentar a concorrência entre os aeroportos, de forma a torná-los mais eficientes; - aumentar a concorrência entre as companhias aéreas, possibilitando que as mesmas ofereçam serviços diferenciados e tarifas menores aos clientes; - tornar os aeroportos mais eficientes, hoje, não se busca inovação, não se busca concorrer, não se olha o exterior;
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Com relação à criação de tarifas, informa-se que tal proposta não é escopo dessa Resolução, que observa os tipos tarifários criados por meio da Lei n º 6009, de 26 de dezembro de 1973. No entanto ressalta-se que, com a nova proposta, os valores das tarifas tornam-se valores máximos que podem ser gerenciados pelo administrador aeroportuário de acordo com critérios que julgar convenientes, desde que aplicados de forma não discriminatória.

2.2.4. MANIFESTAÇÃO Nº 04

Nome do manifestante: Sabino Bacelar
Organização: ------
E-mail: sbn.bacelar@gmail.com
Data da manifestação: 20 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
JUSTIFICATIVA
Senhores Observa-se claramente que o único objetivo é aumentar ainda mais as tarifas e taxas, já exorbitantes, pelo péssimo serviço prestado pela Infraero nos Aeroportos e Comando da Aeronáutica pelo des**Controle do Tráfego Aéreo.** A arrecadação já é gigantesca. As portarias da ANAC, DECEA e outras, que regulam a distribuição da arrecadação são claras. Mostra que muito pouco é destinado a melhoria dos Aeroportos. O controle de tráfego Aéreo é um caos, exigindo um custo adicional muito alto para as empresas e a aviação geral, hoje quase impossibilitada de voar devido restrições. Aliás, as empresas brasileiras Transbrasil, Vasp e Varig quebraram. Esta última apesar do excelente conceito e prestígio internacional pelos serviços, segurança e seriedade que gozava entre seus usuários, além dos bilhões de dólares em divisas que trazia para o país, não resistiu. Recentemente estive no Aeroporto Tom Jobim, no rio de Janeiro. Fiquei deveras impressionado com os magotes de funcionários, quer da Infraero, quer terceirizados sem fazer absolutamente nada. Sugiro compromisso com a eficiência, funcionários capacitados e bem treinados e fim do cabide de emprego. Que tal copiar o modelo imposto pelo FAA, nos EUA, onde tudo funciona muito bem. Os serviços são excelentes, sendo o número de aviões e o tráfego aéreo infinitamente superior ao nosso. Já temos a ANAC. Porque precisamos de Infraero, DECEA, Comando da Aeronáutica e outros? Somente para aumentar custos, empreguismo compadrio e ineficiência. Sabino Bacelar
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece sua contribuição. 1. Com vistas a esclarecer a matéria tratada na proposta de Resolução, informa-se que o objetivo é estabelecer mecanismos claros e critérios objetivos para a recomposição das tarifas aeroportuárias, que se encontram sem reajustes há longo período, assegurando, contudo, que estarão vinculados ao processo incentivos para a maior eficiência e melhor qualidade da prestação do serviço.

2.2.5. MANIFESTAÇÃO Nº 05

Nome do manifestante: Secretário de Acompanhamento Econômico
Organização: Ministério da Fazenda
E-mail: celso.almeida@fazenda.gov.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Enviamos em anexo o Parecer Analítico sobre Regras Regulatórias n.o 12/COGTL/SEAE/MF, datado de 23 de novembro de 2010 com diversas contribuições sobre a Audiência Pública nº 24/2010 da Agência Nacional de Aviação Civil sobre estabelecimento da regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Conforme conclusão do Parecer em anexo, a minuta de resolução em tela reflete o esforço louvável da Agência no sentido de estabelecer critérios de reajuste e revisão tarifária periódica para a infraestrutura aeroportuária.

Buscando contribuir com a tarefa desempenhada pela Anac, a Seae sugere, nos termos das explicações apresentadas ao longo deste parecer, que se avalie a possibilidade de aperfeiçoar a metodologia de regulação tarifária nos seguintes termos:

i. depurar os dados relativos aos custos não operacionais; e
ii. estabelecer uma metodologia própria para o cálculo da base de remuneração regulatória, incluindo apenas aqueles ativos efetivamente utilizados na prestação do serviço, ou seja, excluindo os custos não operacionais.

Por fim, em relação à agenda futura da Anac, a Seae alerta ser desejável que as regulações tarifárias de aeroportos outorgados ou não à iniciativa privada sejam convergentes. Ademais, esta Secretaria manifesta a sua certeza de que a segunda revisão tarifária, prevista para 2013, trará novos avanços para o setor, a partir da definição, já prevista pela Anac com a antecedência que se faz necessária para mitigar o risco de incertezas no setor, de regras que envolvem, por exemplo: a) o fator X, para repasse dos ganhos de produtividade ao usuário do serviço; b) a metodologia de avaliação da qualidade do serviço; c) a transição de aeroportos para categoria 1; d) as novas metas de eficiência; e e) a padronização contábil.

JUSTIFICATIVA

Nos termos do Decreto nº 7.301, de 14 de setembro de 2010, estão entre as competências desta Secretaria de Acompanhamento Econômico - Seae:

- Propor, coordenar e executar as ações do Ministério, relativas à gestão das políticas de regulação de mercados, de concorrência e de defesa da ordem econômica;
- Acompanhar a implantação dos modelos de regulação e gestão desenvolvidos pelas agências reguladoras, pelos ministérios setoriais e pelos demais órgãos afins;
- Promover o funcionamento adequado do mercado e, para tanto:
  - acompanhar e analisar a evolução de variáveis de mercado relativas a setores e produtos ou a grupo de produtos; e
  - avaliar e manifestar-se acerca dos atos normativos e instrumentos legais que afetem as condições de concorrência e eficiência na prestação de serviços, produção e distribuição de bens.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

1. Com relação à sugestão da depuração dos custos não operacionais, com vistas à remuneração somente daqueles operacionais e do estabelecimento de uma metodologia própria para o cálculo da base de remuneração, definindo-se na sua composição apenas os ativos efetivamente utilizados na prestação do serviço, excluídos, por exemplo, os custos com a manutenção de unidades que não dizem respeito estritamente com a prestação de serviços de infraestrutura aeroportuária, informa-se que, nesta

primeira revisão tarifária, a Agência não procederá a essa separação. Isso porque se entende que os custos, assim como as receitas, não operacionais compõem de forma integrada o funcionamento da Empresa. Assim, utilizando-se como exemplo os custos administrativos, entende-se que sem a estrutura centralizada de administração da sede da Empresa, haveriam unidades administrativas descentralizadas em cada aeroporto, ou em cada superintendência, do que decorrem custos inerentes à prestação do serviço, que são de cunho operacional dado que deles depende a administração do próprio negócio.

Da mesma forma, entende-se que não serão tratadas de forma distinta, das reguladas, as receitas não reguladas. Caso essa mesma abordagem, dos custos estritamente operacionais, fosse aplicada, dado que essas receitas não decorrem da prestação do serviço de infraestrutura aeroportuária, mas são acessórias a ele, elas não poderiam ser consideradas para a redução do déficit decorrentes dos custos das diversas atividades do negócio.

Não obstante, essa Agência regulamentará o plano de contas e a metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, momento em que será oportuna a discussão da metodologia própria para o cálculo da base de remuneração e de depuração de custos que se entendam não devam ser considerados na apuração dos resultados que subsidiarão as variações tarifárias.

Nesse mesmo sentido, acerca da separação dos custos decorrentes da utilização da infraestrutura aeroportuária pelas Forças Armadas e por outros agentes que, por ventura tenham direito à gratuidade no serviço prestado pelo administrador aeroportuário, entende-se que esses critérios poderão ser adicionados à regulamentação de organização contábil e rateio de custos que for desenvolvida pela ANAC, nesse momento.

Finalmente, acerca da ausência de metodologia para definição de base de ativos regulatórios, entende-se que ela é compensada pelas regras dispostas no modelo. Isso porque, tendo em vista que as metas de eficiência são definidas com base em custos (WLU/Custos), o administrador aeroportuário tem incentivos para realizar investimentos eficientes, já que os valores de depreciação e remuneração dos ativos afetarão os custos que serão observados para aferição do alcance de sua meta. Assim, se realizados investimentos que não são de fato necessários ou não resultam em aumentos de demanda, o administrador tem a sua relação do índice WLU/custo prejudicada, o que refletirá em resultados de realização de metas que afetarão os reajustes de suas tarifas.

2.2.6. MANIFESTAÇÃO Nº 06

Nome do manifestante: Lindolfo Würzler
Organização: Angra Aero-Portos Ltda.
E-mail: wurzler@angraaeroportos.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Prezados senhores,

Embora tenhamos participado da exposição presencial e o prazo seja tão exímio, tivemos altíssimo interesse em contribuir com nossas opiniões, quais sejam:

Não temos como tratar desse assunto, sem tratar dos critérios de classificação dos aeroportos para fins de arrecadação tarifária. Portanto, cumpre-nos estabelecer critérios consistentes para medir quantitativa e qualitativamente os serviços, facilidades e estrutura (meios - materiais e humanos) dos aeroportos brasileiros. Ou seja, quase todos os itens pontuados (Portaria 1592/GM5, de 07 de novembro de 1984) devem ser gradativos, de 01 a 10 pontos (a serem estudados caso a caso).

Outro aspecto fundamental a ser considerado se refere ao incentivo para o desenvolvimento dos aeroportos regionais (diante da demanda reprimida, de uns 15% de passageiros - hoje com 3% de participação). Crê-se que este deve ser o foco, pois poderá contribuir, muito, alimentando a rede nacional e internacional de passageiros. Por isso, nos parece de bom alvitre rever os critérios para a classificação e reclassificação dos aeroportos em mais categorias (além de quatro).

Além dessa contribuição, podemos atender ao convite da ANAC para fundamentar nossa proposta, com maior disponibilidade de tempo, pessoalmente.

Cordialmente, Lindolfo Würzler

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Contribuição/sugestões em complemento às observações realizadas na Audiência Pública da ANAC, em 16/11/10, oferecemos este trabalho escrito, formalmente (Angra Aero-Portos Ltda. – Lindolfo Würzler)
Todas nossas sugestões estão em vermelho.

COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

MINISTÉRIO DA DEFESA
AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

PORTARIA Nº 1592/GM5, DE 07 DE NOVEMBRO DE 1984.
PORTARIA Nº *XXXX*/ANAC, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2010
Alterada pela Portaria n.º 484/GM5, de 20 JUL 88 (*).
Alterada pela Portaria n.º 677 /GM2, de 10 SET 92 (**).
Alterada pela Portaria n.º 366/GM-5, de 25 MAI 99 (***).
Alterada pela Portaria n.º 261/GC-5, de 13 ABR 2000 (****).

Delega competência ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil para classificar os aeroportos nacionais e dá outras providências

O **MINISTRO DE ESTADO DA AERONÁUTICA**, considerando o disposto no § 1º do artigo 48, do Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, com redação dada pela Lei nº 6.298, de 15 de dezembro de 1975; no artigo 2º da Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973; na Portaria nº 1.019/GM5, de 27 de agosto de 1980; e tendo em vista o que estabelecem os artigos 11 e 12 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, resolve:

A AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, considerando....., resolve:

Art. 1º - Delegar competência ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil para classificar aeroportos nacionais para fins específicos de cobrança de tarifas aeroportuárias, de acordo com os critérios desta Portaria.
Art. 1º - Delegar competência ao Suprintendente de Infraestrutura Aeroportuária para.....

Art. 2º - Para fins de cobrança das tarifas aeroportuárias, os aeroportos nacionais serão classificados de acordo com os serviços e as facilidades proporcionadas por:

1 - pistas de pouso;
2 - pistas de táxi;
3 - pátio de manobras;
4 - terminais de passageiros;
5 – terminais de carga;
6 - área de estadia;
7 – segurança de aviação civil (AVSEC);
8 – segurança de vôo (Safety);
9 – estrutura administrativa; e
10 – estrutura de controle de tráfego aéreo e informações de voo.

Art. 3º - O conjunto de serviços e facilidades a ser considerado com relação às pistas de pouso e de atendimento aos usuários é composto de:

1 - número e categoria de pistas existentes;
2 - balizamento diurno e noturno;
3 - sinalização vertical e horizontal;
4 - serviço especializado contra-incêndio;
5 - serviço de remoção de emergência médica;
6 - serviço especializado de salvamento aquático, aéreo e terrestre (resgate);
7 – serviço de apoio ao tráfego aéreo.

(***) § 1º A classificação e a reclassificação dos aeroportos estará condicionada à existência de serviço especializado contra-incêndio, de acordo com a categoria exigida, em função do movimento de aeronaves que operam no aeroporto.

(****) § 2º Os aeroportos já classificados que estiverem em desacordo com a categoria exigida para fins de Salvamento e Proteção Contra-Incêndio, a partir de 1º de julho de 2001, serão reclassificados

segundo o nível de proteção existente.

Art. 4º - O conjunto de facilidades a ser considerado com relação às pistas de táxi é composto de:

1 - sinalização vertical e horizontal; e
2 - balizamento diurno e noturno.

Art. 5º - O conjunto de serviços e facilidades a ser considerado com relação aos pátios de manobras é composto de:

1 - sinalização horizontal para estacionamento;
2 - sinalização ótica para estacionamento;
3 - ponto de reabastecimento de água potável para aeronaves;
4 - iluminação do pátio;
5 - fonte de energia de 400 hertz para aeronaves;
6 - sistema para fornecimento de ar refrigerado para aeronaves;
7 - abastecimento de combustível para aeronaves;
8 - área pavimentada para equipamentos de rampa;
9 – estrutura de apoio e facilidades aos passageiros e tripulantes em transporte entre o terminal e a aeronave; e
10 – estrutura de apoio e facilidades ao movimento de carga; e
11 – estrutura para a manutenção de equpamentos de apoio ao tráfego aéreo, pistas, pátios e adjacências.

Art. 6º - O conjunto de serviços e facilidades a ser considerado com relação aos terminais levará em conta, separadamente, os terminais de passageiros e os de carga.

§ 1º Para terminais de passageiros o conjunto abrangerá o embarque/desembarque, a orientação e as facilidades aos usuários e compõe-se de:

(*)(**) I - Embarque/ desembarque

1 - área de pré-embarque;
2 - climatização da área de pré-embarque;
3 - ponte;
4 - sistema de esteira para despacho de bagagens;
5 - ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave, ou
vice-versa;
5 – apoio/recursos para o transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave, ou vice-versa;
6 - check-in automatizado;
6 – “check-in” automatizado;
7 - carrinhos à disposição dos passageiros;
8 - área de restituição de bagagens, equipada com esteiras ou carrosséis;
9 - área de restituição de bagagens;
10 - sistema de escadas rolantes para ascenso-descenso de passageiros;
10 – sistema de esteiras rolantes para facilitar o deslocamentos dos usuários, encurtando distâncias, no

terminal; e
11 - elevadores.
Obs: poder-se-ia eliminar a pontuação para escadas rolantes e para elevadores, pois o ideal seria que os terminais de passageiros fossem no mesmo nível. Portanto, não passa de obrigação normal dotá-los com escadas rolantes e/ou elevadores (à semelhança de viadutos para aeronaves, não cabendo incentivo para que aeroportos busquem dotar sua infraestrutura com viadutos, visto que serão obrigados a construir viadutos, ocasionalmente, se for o caso).

II - Orientação
1 - circuito fechado de televisão;
2 - sistema semi-automático anunciador de mensagens;
3 - sinalização vertical;
4 - sistema de som; e
5 - sistema informativo de vôo.

III - Facilidades ao usuário (conforto e segurança)
1 - climatização;
2 - locais destinados a facilidades de serviços e de órgãos públicos ;
3 - locais destinados a facilidades de apoio comercial;
4 - serviço de atendimento médico;
5 - área própria para estacionamento de veículos;
6 - sala de recepção; e
7 – berçário; e
8 – fraldário.

§ 2º Para terminais de carga será considerada apenas a existência do terminal.
Obs: um TECA poderá ter facilidades com estrutura e qualidade altamente diferenciados. Portanto, seria conveniente que houvesse pontuação escalonada, como incentivo adicional.
Há TECA com enorme infraestrutura, porém as cargas ficam retidas, aguardando a liberação por tempo exorbitante, enquanto outros, do mesmo porte conseguem liberá-las em 24:00 horas (aí temos um indice que mede, bem, o padrão de qualidade. Isto sugere mérito, de 01 a 10.

Art.7º - O conjunto de facilidades a ser considerado com relação as áreas de estadia é composto de:

1 - local adequado e iluminado para estadia;
2 – estrutura adequada de cercas e/ou muros, patrimoniais e operacionais; e
3 - vigilância da área.

Art. 8º - Para que um aeroporto seja classificado como arrecadador de tarifas aeroportuárias, é necessário que satisfaça aos seguintes requisitos:

(***) 1 - seja administrado pelo Ministério da Aeronáutica, pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - (INFRAERO) ou empresa subsidiária desta, mediante convênio, concessão ou autorização do Ministério da Aeronáutica;
(***) 1 – seja administrado por órgãos públicos, federais, estaduais e municipais, ou por empresas concessionárias destes órgãos, pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária –

(INFRAERO) ou empresa subsidiária desta, mediante convênio.

2 - disponha de terminal de passageiro;

3 - esteja devidamente homologado pela autoridade aeronáutica competente; e

4 - possua pista de pouso, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves, devidamente pavimentados e de acordo com as normas em vigor.

Parágrafo único. A critério da ANAC (do Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil), poderão ser classificados como arrecadadores, em caráter excepcional, aeroportos que, mesmo não atendendo ao dispositivo deste artigo, assim devam ser considerados devido a sua natureza.

(**) Art. 9º - Na classificação de cada unidade aeroportuária, os serviços e facilidades constantes dos artigos 2º, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º desta Portaria serão ponderados com atribuição de pontos, na escala de 01 até 10, conforme a especificação que se segue:

ITENS	SERVIÇOS/FACILIDADES	PONTOS
01	Área de pré-embarque	01 a 05 03
02	Área de restituição de bagagens	01 a 05
03	Área de restituição de bagagens com esteiras ou Carrosséis	04 a 07
04	Área pavimentada para estacionamento de veículos, com capacidade acima de 50 veículos Área para estacionamento de veículos, com capacidade acima de 20 veículos	03 01 a 10
05	Área pavimentada para equipamento de rampa	02 a 05
06	Balizamento diurno e noturno na pista de táxi Pistas Pistas de táxi poderão ser tão longas quanto as pistas de pouso (dimensões valem pontos). Podem ser acionadas em voo e com o comando de intensidade, pelo microfone (merecendo pontuação).	04 a 08
07	Bar e/ou lanchonete	01 a 04
08	Fraldário/Berçário	01 a 03 02
09	Carrinhos à disposição dos passageiros para transporte de suas bagagens	01 a 03
10	"Check-in" automatizado	05 a 10
11	Circuito fechado de televisão	02 a 05 03
12	Climatização da sala de embarque	03 a 06
13	Climatização da sala de desembarque	02 a 04
14	Climatização do restaurante	02 a 04
15	Climatização do saguão	03 a 06
16	Drogaria	01 a 03

17	Elevadores	00 05
18	Equipamentos de limpeza de pistas	04 a 10 05
19	Fontes de energia de 400 hertz no pátio de manobras	03 a 06 05
20	“Free-Shops”	03 a 06 05
21	Sala de repouso para Tripulantes/Pousada/Hotel	04 a 10
22	Iluminação do pátio de manobras	02 a 08 05
23	Banca de Jornais e revistas/Livraria	01 a 05
24	Local adequado para estadia de aeronaves	01 a 05 02
25	Ônibus para transporte de passageiros entre o terminal e a aeronave; ou vice-versa VAN, Micro-ônibus e/ou Ônibus para o deslocamento dos passageiros entre o terminal e a aeronave, ou vice-versa	05 a 10
26	Pista de pouso e decolagem Categoria II, devidamente equipada e balizada para vôo diurno e noturno (por pista)	10
27	Pista de pouso e decolagem Categoria I, devidamente equipada e balizada para vôo diurno e noturno (por pista) (mesma pontuação, caso possua procedimento GNSS)	08
28	Pista de pouso e decolagem devidamente equipada e balizada para vôo diurno e noturno (por pista)	05
29	Ponte de embarque e/ou desembarque	10
30	Ponto de reabastecimento de água potável para aeronaves no pátio de manobras	02 a 07
31	Restaurante	01 a 05
32	Sala de recepção	02 a 04
33	Serviço bancário	01 a 05
34	Serviço contra-incêndio especializado	03 a 10 08
35	Serviço de atendimento médico	02 a 10 08
36	Serviço de locação de veículos	01 a 03
37	Serviço de remoção de emergência médica	02 a 10 09
38	Serviço de reserva de hotel	01 a 02
39	Serviço de salvamento aquático especializado	05 a 10
40	Serviço postal telegráfico Serviço postal (Correios), encomendas, Internet (wireless/Wi-Fi)	01 a 03
41	Serviço regular de transporte de superfície	01 a 03
42	Serviço de abastecimento de combustível para Aeronaves	02 a 10
43	Serviço telefônico/comunicações	01 a 07
44	Serviços de órgãos públicos	03 a 07 05
45	Sinalização ótica para estacionamento	05 a 08
46	Sinalização vertical no terminal de passageiros	02 a 05
47	Sistema de abastecimento de ar refrigerado no pátio de manobras	04 a 09
48	Sistema de esteiras para despacho de bagagens	04 a 07

49	Sistema de Som	01 a 04
50	Sistema informativo de vôo	04 a 07
51	Sistema semi-automático anunciador de mensagens	02 a 04
52	Sistema de ascenso-descenso de passageiros por escadas rolantes (o ideal seria que o terminal fosse no mesmo nível, sendo obrigação ter escada rolante e/ou elevador, se for o caso)	00 04
53	Terminal de carga	02 a 10
54	Ventilação mecânica forçada da sala de pré-embarque	01 a 03
55	Ventilação mecânica forçada geral	02 a 04
56	Viadutos para aeronaves (por viaduto) (nenhm aeroporto poderá ser incentivado a ter viaduto para aeronaves, sendo isso obrigatório, se for o caso)	00 05

(***) § 1º Entende-se por serviços contra-incêndio aquele disponível permanentemente na unidade aeroportuária, de acordo com a categoria exigida para os tipos de aeronaves que nele operam, estabelecida pela Diretoria de Engenharia da Aeronáutica.
(um aeroporto poderia firmar um consistente Convênio com o Corpo de Bombeiros da cidade, com equipe treinada em combate a incêndio em aeronaves, salvamento e remoção específicos, sendo justo que receba pontuação por isso, pois raramente haverá condições para que um pequeno aeroporto regional venha a ser dotado de serviço que atenda tal exigência)

§ 2º Entende-se por serviço de remoção de emergência médica, aquele prestado em viatura disponível permanentemente na unidade aeroportuária, e dela só se afastando quando em decorrência de sua utilização na atividade fim.
(entende-se que tal serviço poderá ser fruto de um consistente convênio com o Corpo de Bombeiros da cidade, para pronto atendimento, desde que exercitado em treinamento simulado, com elevado grau de qualidade).

§ 3º Entende-se por serviço de atendimento médico, aquele prestado exclusivamente ao usuário da unidade aeroportuária, em instalações adequadas e durante todo o período do seu funcionamento.
(entende-se que tal serviço poderá ser fruto d um consistente convênio com um Pronto Socorro de um Hospital, desde que exercitado em treinamento simulado, dando elevado grau de qualidade, sendo pontuado, como estímulo à prestação do servido em grau adequado).

§ 4º Entende-se por serviço de órgãos públicos, aqueles prestados pela Receita Federal, Polícia Federal e Ministérios da Aeronáutica, Saúde e Agricultura.
(entende-se por serviço de órgãos públicos aqueles prestados pela Receita Federal, Polícia Federal, Comando da Aeronáutica (DECEA), Defesa Civil (Bombeiros, Resgate, Salvamento Marítimo/Aéreo/Terrestre), ANAC, Saúde, Agricultura, Polícia Militar, Polícia Civil, Turismo e Juizado de Menores).

Art. 10º - Somados os pontos atribuídos aos serviços e facilidades previstas no artigo 9º desta Portaria, os aeroportos serão classificados nas seguintes categorias:

TOTAL DE PONTOS	CATEGORIA

Mais de 140 pontos, inclusive Mais de 200 pontos, inclusive	1ª
De 70 a 139 pontos De 140 a 199 pontos	2ª
De 30 a 69 pontos De 100 a 139 pontos	3ª
Até 29 pontos De 70 a 99 p//ontos	4ª

De 40 a 69 pontos 5ª
De 20 a 39 pontos 6ª
De 10 a 19 pontos 7ª

§ 1º Os pontos atribuídos às facilidades proporcionadas pelas áreas de restituição de bagagens e áreas de restituição de bagagens com esteiras ou carrosséis; ventilação forçada da sala de pré-embarque e ventilação forçada geral não serão somados cumulativamente, para os efeitos desta classificação.
(considerando a proposta atual, todas as facilidades em quantidade e qualidade são consideradas e pontuadas).

§ 2º A cada pista de pouso será atribuído apenas o número de pontos correspondente à de maior categoria, não se acumulando os pontos correspondentes à mesma pista de sentido inverso.
(considerando o estímulo para melhorias, todos os investimentos que representem melhorias operacionais, de segurança e de conforto aos usuários serão pontuados).

Art. 11 – A ANAC (O Departamento de Aviação Civil), por proposta dos órgãos ou entidades responsáveis pela administração dos aeroportos, e considerando as melhorias introduzidas em suas infra-estruturas, realizará, sempre que necessário, a reclassificação dos aeroportos, obedecidos os critérios estabelecidos nesta Portaria.

Art.12 - Esta Portaria entrará em vigor a partir do dia 01 de dezembro de 1984, revogadas as disposições em contrário e, em especial, a Portaria nº 431/GM5, de 19 de abril de 1983.

Art. 12 – Esta Portaria entrará em vigor a partir do dia 1º de março de 2011, revogadas as disposições em contrário e, em especial, a Portaria nº 1592/GM5, de 07 de novembro de 1984.

DÉLIO JARDIM DE MATTOS
Ministro da Aeronáutica

JUSTIFICATIVA

1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. No que se refere à regulamentação que trata da categorização dos aeroportos para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias, cabe informar que essa questão não faz parte do escopo da resolução proposta. Contudo, o tema poderá ser discutido publicamente em momento oportuno.

2.2.7. MANIFESTAÇÃO Nº 07

Nome do manifestante: Lindolfo Würzler
Organização: Angra Aero-Portos Ltda.
E-mail: wurzler@angraaeroportos.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Considerando que a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO administra aeroportos que processam cerca de 95% (noventa e cinco por cento) do tráfego de passageiros e cargas no Brasil, o que atesta sua representatividade e viabiliza a utilização de seus dados na definição e aplicação da metodologia desta Resolução; *Considerando* a importância do estabelecimento de um arcabouço regulatório objetivo e transparente que incentive a busca de eficiência, qualidade de serviço e modicidade tarifária na prestação de serviços aeroportuários,
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Considerando, ainda, a importância dos aeroportos regionais, com potencial para grande participação na demanda de passageiros, contribuindo para alimentar as malhas nacional e internacional de passageiros, diante de uma grande demanda reprimida, todos sob a administração de órgãos federais, estaduais e municipais e de empresas privadas, concessionárias; *Considerando* a importância do estabelecimento de um arcabouço regulatório objetivo e transparente que incentive a busca de eficiência, qualidade de serviço e modicidade tarifária na prestação de serviços aeroportuários, será objeto de estudos específicos a Portaria Nº 1592/GM5, de 07 de novembro de 1984, que trata da classificação de aeroportos nacionais para fins específicos de cobrança de tarifas aeroportuárias, sendo fundamental instrumento de avaliação quantitativa e qualitativamente dos serviços, facilidades e dos recursos materiais e humanos;
JUSTIFICATIVA
Diante das dimensões territoriais do Brasil e da demanda reprimida em cerca de 20% (hoje participando em somente 3%), entendemos que se trata de alta prioridade a ser considerada, como incentivo aos investimentos públicos e privados nesses aeroportos. A Portaria Nº 1592/GM5, de 07 de novembro de 1984, não atende às exigências modernas, altamente tecnológicos, não estabelecendo critérios quantitativos e de qualidade, fundamentais para incentivar melhorias, desde os menores até os grandes investimentos (públicos e/ou privados, com grande retorno

ao desenvolvimento econômico e social).
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. No que se refere à primeira alteração textual, informa-se que o texto proposto na norma tem por objetivo fundamentar o porquê da utilização, na primeira revisão tarifária, somente dos dados da INFRAERO, para o cálculo das variações tarifárias. O acréscimo proposto, referente à importância dos aeroportos regionais, tem cunho de política pública, o que é de competência da administração direta, atualmente de atribuição da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa. 2. No que se refere à segunda sugestão, informa-se que são diversas as ações necessárias decorrentes da edição dessa proposta de Resolução que gerarão alterações normativas. Destarte, não é adequado elencar algumas normas que seriam revisadas, para evitar que se entenda por tal um rol exaustivo.

2.2.8. MANIFESTAÇÃO Nº 08

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil
E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Art. 2º Ítem II – "atividades aeroportuárias (ou simplesmente atividades): são aquelas remuneradas pelas tarifas aeroportuárias, definidas, para os efeitos desta Resolução, como as atividades de embarque de passageiros e de pouso e permanência de aeronaves – cujas tarifas se encontram regulamentadas por esta Resolução – e as atividades de armazenagem e capatazia de carga, cujas tarifas se encontram definidas na regulamentação vigente;"
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Atividades aeroportuárias (ou simplesmente atividades): são aquelas remuneradas pelas tarifas aeroportuárias, definidas, para os efeitos desta Resolução, como as atividades de embarque de passageiros e de pouso e permanência de aeronaves – cujas tarifas se encontram regulamentadas por esta Resolução – e as atividades de armazenagem e capatazia de carga, cujas tarifas seguem regulamentadas pela Portaria Nº 219/GC-5, de 27 de março de 2001.
JUSTIFICATIVA
Sugerimos a adição do texto ressaltado na cor vermelha, acima, para deixar ainda mais claro que as tarifas de armazenagem e capatazia de carga não estão reguladas por esta Resolução.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. No que se refere à sugestão de indicação dos atos normativos que dispõem sobre a regulamentação das tarifas de armazenagem e capatazia, informa-se que a proposta não será acatada devido ao fato que, em realidade, são diversos as normas que as regulamentam, como a própria Lei 6009, de 26 de dezembro de 1973, o Decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983 e a Portaria nº 544/GM-5/1986.

2.2.9. MANIFESTAÇÃO Nº 09

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil
E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Art. 3º, § 1º - "Poderão ser concedidos descontos aos usuários, baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como o horário, dia, temporada ou facilidades disponíveis"
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Poderão ser concedidos descontos aos usuários, baseados em critérios onjetivos e não discriminatórios, tais como o horário, dia, temporada ou facilidades disponíveis. Tais descontos não serão aplicados nos valores das tarifas de embarque.
JUSTIFICATIVA
A alteração de um vôo previamente reservado, solicitada pelos passageiros, é uma prática bastante freqüente. Não obstante o disposto no Art. 21º, entendemos que haverá necessidade de se verificar se o novo horário escolhido pelo passageiro comporta descontos, procedendo-se então a cobrança ou reembolso adicional, como for o caso. Visto que o valor cobrado dos passageiros relativos às suas tarifas de embarque variará segundo horário, dia ou temporada, haverá necessidade de controles adicionais, especialmente nos casos de alterações de reservas. Visto que as empresas aéreas são as depositárias dos valores dessas tarifas de embarque, que são repassadas aos operadores dos aeroportos, as eventuais diferenças, se houver, acabarão por beneficiar, ou penalizar, as próprias empresas. Considerando que as empresas aéreas são coletoras das tarifas de embarque pagáveis à administração aeroportuária; considerando, ainda, que um grande número de passageiros efetua o pagamento de seu bilhete de passagem e respectiva tarifa de embarque através de cartões de crédito (o que determina pagamento de taxas às administradoras de cartões de crédito), e este novo cenário de cobrança destas tarifas contido nesta resolução, entendemos que a melhor opção é a de que as administradoras aeroportuárias se capacitem, elas próprias, a cobrar as tarifas de embarque nos aeroportos, prática adotada em alguns países.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. No que se refere à sugestão apresentada acerca da restrição da flexibilidade do gerenciamento às tarifas de embarque, informa-se que a proposta não será acatada tendo em vista que se considera adequado que o gerenciamento possa ser realizado em todas as tarifas cobradas, com vistas a possibilitar ao administrador aeroportuário a flexibilidade necessária para otimizar a utilização de sua infraestrutura. No que se refere à alteração da tarifa de embarque quando da remarcação da passagem, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a prever que, nessa situação, o passageiro deverá

pagar ou receber a variação dessa tarifa, conforme o valor que constar da tabela vigente, à data da remarcação, para a data e horário de seu embarque.

Ademais, a resolução também será alterada com vistas a explicitar que a cobrança dessa tarifa é responsabilidade das empresas aéreas, com vistas a atender ao princípio de facilitação da OACI, segundo o que se deve evitar a cobrança da tarifa de embarque no aeroporto, o que ocorreria no caso de o passageiro ter que pagar ou receber algum valor decorrente da variação da tarifa entre o período de aquisição da passagem e seu efetivo embarque.

2.2.10. MANIFESTAÇÃO Nº 10

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil
E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Propomos discutir a possibilidade de que a tarifa de embarque para países na América do Sul tenha valor inferior àquela aplicável aos demais destinos internacionais.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Art. 3º Novo Parágrafo 5º. A tarifa de embarque para países na América do Sul terá um desconto de 50% sobre as tarifas aplicadas aos demais destinos internacionais.
JUSTIFICATIVA
Entendemos que a tarifa de embarque visa remunerar os administradores aeroportuários pelos custos advindos da utilização dos serviços utilizados pelos passageiros nos aeroportos, e que tais custos não variam segundo o destino dos passageiros. Entretanto não nos parece justo que o valor pago pela tarifa de embarque para destinos na América do Sul, aos quais correspondem tarifas bem mais baixas que às aplicáveis aos demais destinos internacionais, seja tão maior, em proporção ao valor do bilhete aéreo. Adicionalmente, a aplicação do desconto proposto seria um fator a mais a incentivar as viagens na área do Mercosul.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Em relação ao estabelecimento de tarifas aeroportuárias diferenciadas, para embarque em voos entre países da América do Sul, informa-se que se encontra em discussão os mecanismos jurídicos de sua implementação, tendo em vista que a tarifa visa remunerar os custos advindos da utilização dos serviços prestados, que são os mesmos utilizados pelos passageiros de todos os voos internacionais, independentemente do destino.

2.2.11. MANIFESTAÇÃO Nº 11

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil
E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Art. 11º "A ANAC estabelecerá a metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado aos usuários da infraestrutura aeroportuária."
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
A ANAC estabelecerá, antes que se processe a segunda revisão tarifária, a metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado aos usuários da infraestrutura aeroportuária, em conformidade com critérios adotados internacionalmente.
JUSTIFICATIVA
As alterações acima ressaltadas na cor vermelha visam: a primeira determinar um prazo para que a ANAC estabeleça tal metodologia; a segunda enfatizar que já existem critérios estabelecidos internacionalmente (pela IATA) que tratam da qualidade de serviços e respectiva eficiência das atividades aeroportuárias, que deveriam ser utilizados pela ANAC.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à metodologia de avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. O prazo para sua implementação está dado na proposta de resolução, qual seja na segunda revisão tarifária, em 2013. Ademais, ressalta-se que, após sua aprovação, a regulamentação incidirá sobre os administradores aeroportuários com a antecedência necessária para que possam buscar a adequação ao exigido antes do impacto nos valores tarifários.

2.2.12. MANIFESTAÇÃO Nº 12

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil
E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Art. 3º § 4º "Os descontos ou aumentos praticados deverão ser comunicados à ANAC e tornados públicos com antecedência mínima de 15 (quinze) dias."

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Os descontos ou aumentos praticados deverão ser comunicados à ANAC e tornados públicos com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, e somente poderão entrar em vigor a partir de 90 (noventa) dias após tornados públicos.
JUSTIFICATIVA
Atualmente as tarifas de embarque internacionais são divulgadas pela INFRAERO com uma antecedência de um pouco mais que 2 (dois) meses antes de sua vigência.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à ampliação ao prazo para publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de Resolução será alterada, nos seguintes termos: (i) prazo de 45 dias entre a publicação e início da vigência dos valores máximos tarifários reajustados anualmente para atualização monetária ou que sofrerem revisão tarifária; (ii) prazo de 30 dias entre a publicação e início da vigência dos valores estabelecidos pelo administrador aeroportuário, em tabela própria.

2.2.13. MANIFESTAÇÃO Nº 13

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil
E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Art 2º, item XI – "Preços de Permanência: correspondem às tarifas domésticas e internacionais de permanência cobradas da aviação geral, conforme regulamentação vigente."
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Preços de permanência: correspondem às tarifas domésticas e internacionais de permanência cobradas da aviação geral, conforme regulamentação vigente, e que são cobradas após o período das três primeiras horas de permanência por este período estar coberto pelo preço unificado;
JUSTIFICATIVA
Deixar claro que somente poderá haver cobrança de tarifas de permanência após o período das três primeiras horas de permanência das aeronaves em solo.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição.

Em relação à sugestão proposta, deve-se esclarecer que a Resolução respeitará todos os regramentos hierarquicamente superiores que estiverem em vigor. Assim, no tocante às tarifas de pouso e permanência, considera-se o disposto no Decreto 89.121, de 06 de dezembro de 1983, segundo o que, no período das 03 primeiras horas da permanência da aeronave no aeroporto, após o pouso, não há cobrança da tarifa de permanência, devido à sua remuneração pela tarifa de pouso.

2.2.14. MANIFESTAÇÃO Nº 14

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil
E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Exposição de Motivos 3.2. Arcabouço jurídico. "O decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983, estabelece os parâmetros que devem ser utilizados na definição dos valores tarifários: Art. 5º A tarifa de pouso será cobrada do proprietário ou explorador da aeronave e será quantificada em função do peso máximo de decolagem da aeronave, constante de seu certificado de navegabilidade, da categoria do aeroporto e da natureza do vôo (doméstico ou internacional).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
A tarifa de pouso será cobrada do proprietário ou explorador da aeronave e será quantificada em função do peso real de decolagem do aeroporto de origem, da categoria do aeroporto e da natureza do vôo (doméstico ou internacional). As tarifas de permanência seguirão sendo determinadas através do mesmo percentual, atualmente em vigor, que incide sobre as tarifas de pouso.
JUSTIFICATIVA
Aplicar o Peso Máximo de Decolagem Estrutural Certificado publicado pelo construtor da aeronave como uma constante de cálculo penaliza as empresas aéreas já que nem todas as operações de vôo decolam do aeroporto de origem utilizando, de fato, este limite. Os sistemas de informática sobre operações de vôo das empresas aéreas permitem que o peso real de decolagem do aeroporto de origem possa ser verificado. Para efeito de controle poderiam ser liberados ao administrador aeroportuário do aeroporto de destino o acesso a tais informações, por parte das empresas aéreas. Em vários aeroportos no mundo a tarifa de pouso está baseada no peso real de decolagem do aeroporto de origem. Tal proposta implica alteração no decreto nº 89.121, que entendemos deveria ser solicitada pela ANAC.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Em relação à sugestão proposta, informa-se que esta Agência não tem competência para proceder à alteração do Decreto nº 89.121. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

2.2.15. MANIFESTAÇÃO Nº 15

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil
E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Duração da Audiência Pública nº 24/2010
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Entendemos que o prazo desta Audiência Pública foi extremamente curto, pela complexidade do tema. Entendemos que o prazo mínimo para contribuições deveria ser de não menos que dois meses.
JUSTIFICATIVA
A JURCAIB e o SNEA participaram do Comitê criado pela Câmara Técnica de Infraestrutura Aeroportuária, que discutiu, dentre outros pontos, a Resolução 113 da ANAC, que trata da locação das áreas aeroportuárias, e respectiva tarifação. Face à complexidade do tema, chegamos \á conclusão de que seria acertado buscarmos maiores detalhes sobre a metodologia aplicada para a determinação de tarifas aeroportuárias, em geral, em alguns países, tentando, se possível adaptá-la à realidade brasileira. Citamos o fato para mencionar a complexidade do tema, e a necessidade de elaborar estudos o mais aprofundados possíveis para nos assessorar sobre o tema. Entendo que a própria ANAC deve ter utilizado um bom número de homens/hora para a elaboração desta boa proposta, que julgamos tenha sido objeto de grande esforço, análises aprofundadas, e muito tempo despendido em sua elaboração. Face à complexidade do tema não nos parece que a concessão de um prazo de apenas 20 dias para nossa análise seja correto. Temos buscado a participação de nossos associados, mas entendemos que a mesma está prejudicada pelo curto prazo oferecido. Julgamos que seja mais do que correto determinar uma extensão deste prazo. Outrossim informamos que a contribuição que prestamos na elaboração de uma proposta de texto para a Resolução 113 (que não contempla tarifas que estão sendo tratadas nesta audiência pública), com a respectiva inserção de cláusulas de tarifação, que oportunamente lhe será encaminhada através do Conselho Consultivo da ANAC, segue, no que respeita à JURCAIB, válida e aplicável.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Em relação à solicitação de dilação do prazo da audiência pública, essa Agência informa que não recebeu tal pleito de nenhum outro manifestante, do que se entende ter sido o período adequado para a análise e discussão da matéria.

2.2.16. MANIFESTAÇÃO Nº 16

Nome do manifestante: ROBSON BERTOLOSSI
Organização: JURCAIB – Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil

E-mail: jurcaib@terra.com.br
Data da manifestação: 23 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Exposição de Motivos 3.2. Arcabouço jurídico. "O decreto nº 89.121, de 06 de dezembro de 1983, estabelece os parâmetros que devem ser utilizados na definição dos valores tarifários, e em seu Art. 18º Ítem I, lista sete categorias de passageiros isentos do pagamento da tarifa de embarque.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir uma nova categoria de passageiros que se beneficiarão da isenção do pagamento da tarifa de embarque, como segue: h) os funcionários de companhias aéreas quando viajando a serviço de sua empresa.
JUSTIFICATIVA
As Empresas Aéreas pagam um bom número de tarifas ao administrador aeroportuário, por diferentes razões. Nem toda a estrutura de custos das empresas aéreas é cobrada dos passageiros, pois a eficiência de seus serviços é repassada aos passageiros através da cobrança de tarifas mais baixas, especialmente na classe econômica. Entendemos que pagar, adicionalmente, as tarifas de embarque de seus funcionários, onera mais ainda os valores destinados ao pagamento das tarifas aeroportuárias, de passageiros que, em última análise, viajam a serviço visando melhorar o serviço prestado aos seus clientes, e eventualmente incrementar o número de passageiros transportados, o que redundará na cobrança de maior número de tarifas de embarque pelo administrador aeroportuário. Tal proposta implica alteração no decreto nº 89.121, que entendemos deveria ser solicitada pela ANAC.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Em relação à sugestão proposta, informa-se que esta Agência não tem competência para proceder à alteração do Decreto nº 89.121. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

2.2.17. MANIFESTAÇÃO Nº 17

Nome do manifestante: CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
Organização: BANCO ITAÚ BBA S.A.
E-mail: CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de resolução – artigo 2 - inciso xxviii "WLU (*work load unit*): é uma medida de ponderação de passageiros e carga e se refere ao volume de cargas processadas, em quilos, dividido por 100 (cem), somado ao número de passageiros processados, no aeroporto."

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Adicionar "+ aeronaves*100"
JUSTIFICATIVA
Eliminar discriminação em aeroportos com movimentação de Aviação Geral importante. Ex.: Campo de Marte
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Em relação à sugestão proposta, informa-se que o indicador WLU, ou *work load unit*, é uma medida de produção do aeroporto aceita internacionalmente e comumente utilizada para comparação de aeroportos, não sendo interessante ou relevante que essa Agência altere a sua composição ou forma de cálculo, do que poderiam resultar questionamentos quando à sua aplicabilidade. Acerca de eventual distorção que possa haver no aeroporto citado, cuja movimentação é predominantemente de aviação geral, ressalta-se que os seus passageiros são computados e adequadamente refletidos nos dados utilizados.

2.2.18. MANIFESTAÇÃO Nº 18

Nome do manifestante: CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
Organização: BANCO ITAÚ BBA S.A.
E-mail: CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de resolução – Artigo 3 – parágrafos 1 ao 4
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugestão 1: Os critérios listados no parágrafo 1 do artigo 3 são exemplificativos ou exaustivos? Caso exaustivo, deve-se incluir critérios por tipo de aeronaves e por categoria de vôo (doméstico ou internacional) Sugestão 2: os critérios de gerenciamento tarifários em 20% devem ser iguais (majoração e minoração) para o setor aeroportuário em geral (privado e público)
JUSTIFICATIVA
Justificativa 1: estes critérios também buscam maior eficiência na operação aeroportuária. Em razão de gargalos localizados em parte da infraestrutura aeroportuária (ex.: posições de aeronaves de classes diferentes, controle de passaporte, check in etc) Justificativa 2: regras iguais para competição justa entre aeroportos
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Em relação à primeira sugestão proposta, se esclarece que os critérios listados são exemplificativos, do que se denota o uso da expressão "tais como".

2. Em relação à segunda sugestão proposta, informa-se que os critérios de majoração são iguais para todos os aeroportos que estiverem sob incidência dessa Resolução, quais sejam aqueles públicos, homologados e classificados, que não estejam sob condições tarifárias específicas definidas em ato de autorização ou contrato de concessão. Ademais, ressalta-se que o limite de 20% refere-se apenas à eventual majoração das tarifas, não havendo limite para a concessão de descontos.

2.2.19. MANIFESTAÇÃO Nº 19

Nome do manifestante: CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
Organização: BANCO ITAÚ BBA S.A.
E-mail: CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de resolução – Artigo 4 - Atividades não reguladas
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugestão 1: não utilizar as receitas oriundas de atividades não reguladas para fins de redução de subsídios e modicidade tarifária Sugestão 2: inclusão da assimetria no computo do déficit decorrente de atividade não regulada por fatores fora do controle do operador
JUSTIFICATIVA
Justificativa 1: o "single till" não cria incentivos necessários para o operador investir e explorar uma maior gama de serviços com a infraestrutura já disponível. Projetos que trazem maior benefício para os usuários do aeroporto deixarão de ser implementados Justificativa 2: as atividades não reguladas são sujeitas a fatores externos ex.:questões macroeconômicas, questões regionais – redução da atividade turística
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Em relação à primeira sugestão, informa-se que a utilização de receitas oriundas de atividades não reguladas para fins de modicidade tarifária é entendida como mandatória quando tratado uma oferta de serviço público. Com vistas a assegurar a manutenção dos incentivos para a exploração das atividades geradoras desse tipo de receitas, informa-se que a resolução será alterada para estabelecer uma estrutura de incentivos mais adequada. Dessa forma, será considerado, nesta primeira revisão, 100% do superávit das atividades não reguladas para identificação das atividades deficitárias, conforme metodologia de rateios apresentada na proposta. A partir da segunda revisão, o percentual do superávit a ser utilizado dependerá do alcance das metas de eficiência em cada categoria, conforme metodologia a ser descrita na Resolução, de forma que o percentual do superávit a ser utilizado seja tanto maior quanto menor for o alcance da meta da categoria. Essa alteração visa acentuar os incentivos pela busca por eficiência e, consequentemente, redução dos déficits.

2. Em relação à segunda sugestão, informa-se que não serão definidos riscos que seriam atribuídos ou não ao administrador aeroportuário, do que decorreria alguma separação dos resultados das atividades não reguladas de acordo com fatores controláveis pelo operador, tendo em vista a inexistência de contrato firmado entre o administrador aeroportuário e a União, do que resulta que não há a garantia de equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento.

2.2.20. MANIFESTAÇÃO Nº 20

Nome do manifestante: CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
Organização: BANCO ITAÚ BBA S.A.
E-mail: CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de resolução – Artigo 6
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugestão 1: na categorização para fins de produtividade e eficiência não utilizar aeroportos de características reconhecidamente singulares como referência Sugestão 2: inclusão da assimetria no computo do déficit decorrente de atividade aeroportuárias por fatores fora do controle do operador
JUSTIFICATIVA
Justificativa 1: aeroportos singulares (Ex.: Congonhas e Santos Dumont) não são comparáveis com aeroportos internacionais (ex.: Galeão, Cumbica) Justificativa 2: as atividades aeroportuárias são sujeitas a fatores externos ex.: questões macroeconômicas, questões regionais – redução da atividade turística
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. 1. Em relação à primeira sugestão, informa-se que, de fato, há diferenças entre os aeroportos considerados em cada categoria. Contudo, essa limitação da regulação das tarifas, qual seja o cômputo conjunto de dados de aeroportos distintos, decorre da opção política de manutenção de um sistema aeroportuário sob a gestão de um único administrador, estatal, que utiliza o mecanismo de subsídios cruzados para a manutenção de todos os aeroportos. Dada essa decisão governamental, não há como analisar cada aeroporto individualmente para definição de suas tarifas separadamente e, consequentemente, não é razoável escolher aeroportos que não comporão o grupo dos que serão analisados, sob a alegação de que apresentam diferenças mais marcantes que outros. 2. Em relação à segunda sugestão, informa-se que não serão definidos riscos que seriam atribuídos ou

não ao administrador aeroportuário, do que decorreria alguma separação dos resultados das atividades reguladas de acordo com fatores controláveis pelo operador, tendo em vista a inexistência de contrato firmado entre o administrador aeroportuário e a União, do que resulta que não há a garantia de equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento.

2.2.21. MANIFESTAÇÃO Nº 21

Nome do manifestante: CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
Organização: BANCO ITAÚ BBA S.A.
E-mail: CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Arquivo sobre motivos (pag 10) Investimentos: A conta "remuneração dos bens da União", por sua vez, representa o custo do capital investido na infraestrutura aeroportuária de propriedade da União. A INFRAERO considera, a título de remuneração do capital, 6% ao ano, calculado sobre a diferença entre o valor de aquisição e a depreciação acumulada do bem. Durante a primeira revisão tarifária, será considerada a forma de cálculo utilizada pela INFRAERO para os anos anteriores
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugestão 1: alterar remuneração de capital para os aplicáveis no mercado privado Sugestão 2: inclusão dos investimentos em atividades relacionadas ao aumento de receita, porém não vinculados ao melhoramento da infraestrutura
JUSTIFICATIVA
Justificativa 1: regras iguais para competição justa entre aeroportos Justificativa 2: a explicação de investimentos não trata de valores investidos em atividades relacionadas ao aumento de receita, porém não vinculados ao melhoramento da infraestrutura. Esses valores deveriam ser considerados como investimento porque potencializam o aumento de receita (ex.: campanhas de marketing)
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Em relação às sugestões, informa-se que essa Agência regulamentará o plano de contas e a metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, momento em que será oportuna a discussão dos critérios de remuneração do capital a ser considerada, assim como de quais investimentos serão considerados no cômputo dos resultados das atividades.

2.2.22. MANIFESTAÇÃO Nº 22

Nome do manifestante: CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
Organização: BANCO ITAÚ BBA S.A.
E-mail: CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de resolução – Artigo 14 – parágrafo 2 – Avaliação qualidade do serviço
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugestão 1: os critérios para avaliação da qualidade de serviço deverão ser iguais para todos os aeroportos Sugestão 2: definição e divulgação dos os critérios para avaliação da qualidade de serviço deverão ser realizadas antes de a resolução ser editada e futuras concessões
JUSTIFICATIVA
Justificativa 1: regras iguais para competição justa entre aeroportos Justificativa 2: indefinição dos critérios para avaliação da qualidade de serviço causa insegurança na taxa de retorno pretendida pelo operador e também para a financiabilidade dos projetos. O financiador não deve aprovar financiamento para os projetos se os critérios para avaliação da qualidade de serviço não forem claros e objetivos
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à metodologia de avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que, após sua aprovação, a regulamentação incidirá sobre os administradores aeroportuários com a antecedência necessária para que possam buscar a adequação ao exigido antes do impacto nos valores tarifários.

2.2.23. MANIFESTAÇÃO Nº 23

Nome do manifestante: CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
Organização: BANCO ITAÚ BBA S.A.
E-mail: CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de resolução – Artigo 15: Fator X
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugestão 1: o Fator X deverá ser igual para todos os aeroportos Sugestão 2: definição e divulgação do fator X deve ser realizada antes da resolução ser editada e futuras concessões
JUSTIFICATIVA
Justificativa 1: regras iguais para competição justa entre aeroportos Justificativa 2: indefinição do Fator X causa insegurança na taxa de retorno pretendida pelo operador e também para a financiabilidade dos projetos. O financiador não deve aprovar financiamento para os projetos se os critérios do Fator X não forem claros e objetivos
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à definição da metodologia de cálculo do Fator X, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública.

2.2.24. MANIFESTAÇÃO Nº 24

Nome do manifestante: CARLOS EDUARDO NAUFAL CIAMPOLINI
Organização: BANCO ITAÚ BBA S.A.
E-mail: CNCIAMPOLINI@ITAUBBA.COM.BR
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Arquivos sobre Motivos (pag. 30): Padronização contábil
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
A definição da padronização contábil deveria ser discutida com todas as entidades relacionadas (operadores aeroportuários, auditorias, reguladores)
JUSTIFICATIVA
Deve ser permitido às entidades afins que influam neste processo para se obter a padronização contábil que seja exeqüível
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição. Em relação à regulamentação do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública.

2.2.25. MANIFESTAÇÃO Nº 25

Nome do manifestante: Felipe Rufalco Medaglia
Organização: Nunes, Sawaya, Nusman & Thevenard Advogados.
E-mail: fmedaglia@nsnt.com.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de Resolução: artigos 4, 12, e Anexo I (cap. 1). **Exposição de Motivos**: seções 3.3.3.1.2, 3.3.3.2.1/2.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
• De acordo com as recomendações da OACI em seu documento 9082, 8ª edição de 2009, se propõe simplificar a metodologia de cálculo de tarifas e adaptá-la à realidade aeroportuária do Brasil em termos de custos reais por atividade e categorias de aeroportos de acordo com tais custos operacionais, com o objetivo de tornar o processo tão transparente, fundamentado e compreensível quanto seja possível. • Também é recomendada a introdução de tarifas de maneira gradual, nos casos de aumento substancial das mesmas; por exemplo, em forma de percentual do novo teto que deverá ser alcançado em períodos sucessivos determinados até que se atinja 100 % do referido teto.
JUSTIFICATIVA
PRINCIPIO DE SIMPLICIDADE E TRANSPARÊNCIA Entre as recomendações mais sérias e continuadas da OACI, figura a de que as tarifas devem ser simples e transparentes, de forma que os operadores de transporte possam ver claramente a correlação entre os serviços recebidos e as contraprestações pagas, bem como a forma em que estas tarifas se relacionam com os custos aeroportuários e sua evolução. De forma concreta, o DOC 9082, 8º edição de 2009, recolhe a posição da OACI em relação às tarifas ou direitos aeronáuticos. Neste documento é estabelecido que, "com o objetivo de promover a transparência, a eficiência e a rentabilidade na prestação de serviços e instalações de qualidade adequada", deve-se colocar em andamento uma "Vigilância Econômica" que garanta: 1 Minimizar o risco de que os aeroportos [e os ANSP – *Air Navigation Service Providers*] venham a aplicar práticas anticompetitivas ou abusar de sua posição dominante; 2 Assegurar a não discriminação e a transparência na aplicação dos direitos; 3 Proteger os interesses dos passageiros e demais usuários finais; 4 Assegurar os investimentos necessários em capacidade para atender à demanda atual e futura. As recomendações se estendem, além do mais, a outras áreas da gestão aeroportuária que, de forma indireta, estão relacionadas com as receitas por direitos aeroportuários, quais sejam o "Rendimento Econômico e Requisitos Mínimos de Informação" relacionados com a "segurança operacional, qualidade dos serviços, produtividade e rentabilidade".

Simplicidade:

- As tarifas da INFRAERO são de um grau de simplicidade similar aos existentes em outros países, considerando as variáveis e fórmulas que determinam seu valor: MTOW, número de passageiros, destino, etc.

Transparência:

- A proposta fundamenta toda a redefinição das tarifas em função dos custos atuais e da proporção dos mesmos dentro de seu aeroporto, sua categoria ou das atividades deficitárias. Nem as tarifas de partida parecem ter os custos devidamente suportados, nem o procedimento de atualização de tarifas, mediante os distintos métodos de partilha dos excedentes ou das atividades não reguladas, permitem apresentar o resultado de tarifas conforme os custos de produção, sendo este um aspecto delicado da proposta e do sistema tarifário final gerado.

Equidade:

- O princípio de subvenções cruzadas contido na proposta, aplicado tanto entre serviços como entre aeroportos, bem como o sistema de modificação de tarifas mediante a partilha de superávits de outras tarifas ou excedente de atividades não reguladas, diverge dos princípios de equidade da OACI:

    - Uma tarifa compensará somente pelos serviços requeridos e demandados pelas companhias aéreas.
    - Uma tarifa não recolherá a prestação de serviços desnecessários ou não demandados pelas companhias aéreas.
    - Uma tarifa não deve compensar o custo de outro serviço para o qual é aplicado algum desconto e pelo qual não se recupere totalmente o seu custo próprio.

Fases:

- A OACI recomenda que todo aumento tarifário significativo seja introduzido de forma progressiva ao longo do tempo, até alcançar o nível previsto. A proposta não quantifica os aumentos tarifários por atividades individuais ou da média por passageiro ou tonelada, nem detecta aquelas tarifas nas quais foi possível dar aumentos substanciais. Se uma tarifa recebe um aumento substancial e não é introduzida de maneira gradual, podem ser gerados protestos e resistências por parte das companhias aéreas.

Definitivamente, a técnica de compensação de déficits tarifários apresentada na proposta, independentemente de sua capacidade de produzir tabelas de tarifas não deficitárias, resulta complexa em sua aplicação e não transmite transparência, se o termo implica a compreensão dos fundamentos teóricos sobre os quais se assenta semelhante partilha.
A proposta poderá ser aceitável em seus resultados, se forem convenientes às transportadoras em seus resultados finais, mas em nenhuma hipótese poderá ser livre do questionamento por parte das companhias aéreas no que tange o procedimento utilizado, especialmente ao longo dos dois primeiros períodos.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição.

1. Em relação à recomendação de que a metodologia de cálculo de tarifas tenha por base os custos reais por atividade e as categorias de aeroportos reflitam os custos operacionais, informa-se que, de fato, é essa a metodologia adotada na proposta.

Com relação à indicação da importância de que os operadores possam ver a correlação entre os serviços recebidos e as contraprestações pagas, ou a forma em que as tarifas se relacionam com os custos aeroportuários, informa-se que tal é impossibilitado no cenário de subsídios cruzados, que decorrem da opção política de manutenção de um sistema aeroportuário sob a gestão de um único administrador, estatal, que utiliza esse mecanismo para a manutenção de todos os aeroportos. Entretanto, cabe esclarecer que os subsídios tendem a diminuir com o tempo tendo em vista que a metodologia proposta estabelece incentivos para a redução de custos em todos os aeroportos, do que resultará na aproximação das tarifas aos seus custos. Do mesmo modo, o subsídio entre atividades aeroportuárias também deve diminuir dado que as atividades com maior distorção entre suas receitas e custos são aquelas que serão recompostas nas revisões.

Além disso, cabe ressaltar que a atual proposta visa tornar transparente o montante desse subsídio, de forma que a sociedade tenha conhecimento dos dados e de forma a amparar futuras decisões governamentais acerca do sistema INFRAERO. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

Finalmente, destaca-se que será apresentada, juntamente com a publicação dos novos valores máximos tarifários, a memória de cálculo das variações, de forma que todos possam ter acesso aos dados que foram utilizados e a todas as etapas do processo realizadas, assegurando a transparência do processo.

2. Em relação à introdução da variação das tarifas de maneira gradual, escalonada, informa-se que tal procedimento incorreria no resultado em que o administrador não receberia todas as receitas decorrentes da variação tarifária identificada como necessária, durante todo o período subseqüente. Dessa forma, considerando que o montante da receita do administrador será menor que o previsto, na revisão tarifária subseqüente a relação entre elas e os custos estará mais distorcida, o que implicará, nessas revisões futuras, na identificação de variações tarifárias maiores do que as que seriam necessárias se a receita do administrador fosse preservada integralmente desde a publicação dos novos valores tarifários.

2.2.26. MANIFESTAÇÃO Nº 26

Nome do manifestante: Felipe Rufalco Medaglia
Organização: Nunes, Sawaya, Nusman & Thevenard Advogados.
E-mail: fmedaglia@nsnt.com.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Minuta de Resolução: artigos 4, 6, 13, e Anexo I (cap. 1).

Exposição de Motivos: seções 3.3, 3.3.2, 3.3.3.1, 3.3.3.1.2, 3.3.3.2.2.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- Propõe-se que, previamente à implantação do modelo de regulação de tarifas, estabeleça-se u metodologia de custos tipo *Activities Based Costing*, que exceda o método básico contábil e permita u melhor compressão da realidade aeroportuária brasileira.
- Propõe-se também que, previamente à implantação do modelo de regulação de tarifas, realize-se uma revisão do processo de atribuição de categorias, mais enfocada à tipologia de aeroporto, à atividade suportada e ao custo de operação real, que unicamente às instalações disponíveis.
- Na mesma linha, propõe-se revisar a metodologia de designação de rendas sobre déficits, e orientá-la para um modelo com melhor correlação entre tarifas e serviços prestados, de tal forma que a designação de tarifas seja pensada (em base a custos de produção) e razoável (sem aplicar tarifas excessivas). Para isto, existe a possibilidade de buscar o apoio de subsídios financeiros internos (subsídio dirigido) ou externos (contribuição pública ou privada, com interesse no transporte aéreo). Esta melhor correlação de custos-tarifas ajudaria a contribuir para a transparência do processo e, portanto, facilitaria sua aceitação por parte das companhias aéreas.

JUSTIFICATIVA

Correlação custos-tarifas

A posição fundamental da OACI no que diz respeito a tarifas, é que as tarifas devem ser respaldadas em uma base de custos transparente e fundamentada.
O método proposto, de divisões proporcionais e compensações, rompe toda a correlação entre custos e tarifas, repartindo as receitas - em primeira instância - em função dos custos de cada atividade e cada categoria e, depois, dividindo os superávits proporcionalmente entre as atividades deficitárias - novamente, em função dos custos operacionais. Desta forma, se esvai o valor real das receitas e se premia aquelas atividades com um custo total maior, independentemente do fato de seu custo unitário ser correto em comparação com o nível de produção e serviço que oferece.

Custos por atividade

Segundo nosso ponto de vista, entendemos que uma tarifação racional deve partir de uma consideração adequada dos custos de prestação dos serviços:
Igualar tarifas e custos econômicos para cada um dos serviços, em cada aeroporto, é o primeiro passo para determinar se a dita tarifa é “equitativa”. Ou seja, é a base para que o usuário (companhias aéreas, passageiros) assuma que uma tarifa corresponde ao serviço prestado.
Se algumas das tarifas, tomadas iguais aos custos, vierem a se revelar excessivas ou inclusive proibitivas para os usuários, sempre poderão ser subvencionadas a partir de fundos administrativos ou do excedente de tarifas não reguladas.
Desta forma, será obtida transparência, ao se definirem tarifas equitativas por atividade, de acordo com seu custo de produção, com a possibilidade de subvenções recebidas de outras fontes financeiras, sejam elas internas ou externas ao sistema aeroportuário.
Neste sentido, torna-se fundamental dispor de uma metodologia de custos adaptada, que contribua para a transparência do processo, uma vez que na proposta da ANAC não define a consistência da informação de custos, bem como suas fontes de informação. Para tanto, torna-se fundamental conseguir uma fonte sólida e

indiscutível de custos, que permita uma designação de recursos (no que se refere a receitas por tarifas aeroportuárias) em conformidade com o custo real de operação do serviço.
Esta partilha exata dos custos ajudaria a compreender melhor aspectos tão importantes como o caráter dos "custos totais anuais quase fixos" que caracterizam os aeroportos e sua posterior atribuição aos serviços ofertados. Da mesma forma, permitiria melhorar a designação de custos do tipo "gerais" às diferentes unidades produtoras dentro de cada região aeroportuária.
Finalmente, a proposta assume um entorno eficiente e competitivo para estabelecer o ponto de partida (custos base sobre os quais serão aplicados os ajustes), razão pela qual a inexistência de mecanismos que permitam verificar a consistência desse ponto inicial (por exemplo, mediante a utilização de índices ou *benchmarks* com outros sistemas aeroportuários) pode desvirtuar os resultados obtidos em anos vindouros.

Categorias de aeroportos

Em paralelo ao modelo de custos, cabe questionar a atual classificação de aeroportos com base no princípio de semelhança de instalações (pistas de pouso e taxiamento, pátio de manobras, terminais e área de estadia), a qual não leva em conta aspectos tais como a existência de infraestrutura ociosa, nem as características particulares da demanda de cada aeroporto. A forma de pontuar estas instalações marca, definitivamente, a estrutura de custos de um aeroporto, já que explorar um terminal de passageiros não é a mesma coisa que um aeroclube; nem dispor de duas pistas paralelas é o mesmo que ter duas pistas cruzadas.
Se acrescentarmos, nisto, que os trânsitos de um aeroporto são cativos de seu entorno (o Brasil ainda não alcançou níveis de concorrência direta entre aeroportos como pode ocorrer em outros países), nos deparamos com o fato de que, dentro de cada categoria, os aeroportos não são tão semelhantes como se supunha e, ainda assim, vamos exigir - de todos eles - tarifas e metas de eficiência similares.

Aplicação de rendas sobre déficits

A proposta estabelece, de modo explícito, a manutenção dos subsídios cruzados entre aeroportos e entre atividades dentro de um mesmo aeroporto. Esta determinação é estabelecida a fim de garantir a viabilidade financeira do conjunto de aeroportos, o que parece coerente para uma constelação de aeroportos de propriedade pública e servindo um território onde a conectividade aérea constitui parte dos mecanismos prioritários de integração nacional.

Ainda assim, esta metodologia é mecanicista e se afasta, em grande medida, da realidade operacional dos aeroportos individuais. Em essência, a proposta se baseia na partilha de todos os excedentes gerados nos grupos de aeroportos, entre aquelas atividades reguladas que apresentam déficits de recuperação, de acordo com um critério puro de custos. Esgotada esta via, é repartida uma parte do excedente – a outra parte é destinada à navegação aérea – obtido das atividades não reguladas (rendas comerciais e outras concessões), novamente segundo o critério de custos.

Este subsídio cruzado entre atividades (e aeroportos de uma mesma categoria, ou de outra categoria se houvesse superávits em alguma) é a base do princípio de caixa única ou *single till* para o equilíbrio de tarifas. Este modelo pode desincentivar ao aeroporto na hora de maximizar ganhos comerciais, mas beneficia às linhas aéreas que vêem suas tarifas reduzidas (e benefícios aumentados) e, portanto favorece indiretamente o incremento de tráfego, o que é bom para aeroportos com capacidade excedente em campo de vôo (aeroportos pequenos), mas penaliza àquelas infraestruturas mais saturadas (situação que hoje se vive em muitos aeroportos do Brasil).

Uma alternativa teria sido o uso do princípio de caixa dupla ou *dual till*, que presumiria retirar todas as

subvenções cruzadas, de tal modo que as tarifas a serem aplicadas em cada atividade estejam diretamente associadas ao custo de produção do serviço.

Desta maneira, os déficits tarifários aeroportuários seriam maiores na maioria dos casos e, portanto, os aumentos dos preços por esses serviços aumentariam em maior medida (e para mais atividades). Ainda assim, a entidade matriz de todos os aeroportos poderia optar por manter tal déficit por um lado e a totalidade das rendas, compensando uns resultados com outros, até conseguir que as tarifas recuperassem os custos sem déficits ou, por outro lado, por fixar tarifas deficitárias em alguns serviços e aeroportos, as quais seriam compensadas apenas em nível de entidade total com as rendas citadas.

Este segundo enfoque permitiria uma melhor correlação, evitando a distorção entre a demanda de serviços e os custos de sua produção, o que presume – junto com objetivos de expansão e qualidade – um adequado programa de exigências de gestão.

A outra parte do negócio ficaria sempre voltada ao objetivo de minimizar os déficits tarifários, o que constitui um claro programa de objetivos de gestão, produzindo-se a compensação, até onde esta chegasse, na linha final de resultados da entidade matriz.

No modelo de caixa *dual*, cada serviço deve ter uma tarifa de modo que haja recuperação dos custos econômicos, o que implica que incentiva a que aeroportos maximizem ganhos comerciais, embora não sempre se consigam recuperar os custos, sobretudo em aeroportos pequenos com pouco tráfico.

Em definitiva, a aplicação de ambos os métodos outorgaria flexibilidade ao modelo, apoiando mediante *signle till* aos aeroportos pequenos, e estimulando mediante *dual till* o desenvolvimento de atividades complementares (receitas comerciais, cidade aeroportuária…) nos grandes aeroportos e, portanto a competitividade do sistema.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. No que se refere à metodologia contábil, informa-se que a INFRAERO já utiliza o método Activities Based Costing (ABC). Ademais, ressalta-se que, no presente momento, a INFRAERO atende a legislação contábil vigente e observa os critérios de rateios de custos previamente aprovados pelo então Departamento de Aviação Civil – DAC. Contudo, ressalta-se que a Resolução proposta prevê a possibilidade de regulação desses aspectos contábeis pela ANAC, caso seja verificada sua necessidade.

2. Quanto à manutenção do subsídio cruzado entre aeroportos do sistema administrado pela INFRAERO, informa-se tratar-se de uma decisão governamental, de forma que a Empresa seja capaz de custear os serviços prestados pelos aeroportos que administra com recursos oriundos do próprio sistema. A utilização de recursos externos (públicos ou privados), mecanismo que eliminaria a necessidade dos subsídios cruzados, não foi apresentada, pelo governo, a esta Agência. No entanto, cabe esclarecer que os subsídios tendem a diminuir com o tempo tendo em vista que a metodologia proposta estabelece incentivos para a redução de custos em todos os aeroportos. Do mesmo modo, o subsídio entre atividades aeroportuárias também deve diminuir dado que as atividades com maior distorção entre suas receitas e custos são aquelas que serão recompostas nas revisões. Além disso, cabe ressaltar que a atual proposta visa tornar transparente o montante desse subsídio, de forma que a sociedade tenha conhecimento dos dados e de forma a amparar futuras decisões governamentais acerca do sistema INFRAERO. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá

postular por tal, se entendido conveniente.

3. No que se refere à regulamentação que trata da categorização dos aeroportos para fins de cobrança de tarifas aeroportuárias, cabe informar que essa questão não faz parte do escopo da resolução proposta. Contudo, o tema poderá ser discutido publicamente em momento oportuno.

4. Quanto à aplicação do single till, informa-se que o presente modelo visa à modicidade tarifária e que, por outro lado, não se pode afirmar que não haverá incentivos por parte da INFRAERO para investir em atividades não-reguladas já que o montante do superávit observado nas atividades não reguladas a ser utilizado como subsídio, para menor majoração das tarifas, será calculado com base nos valores observados nos anos anteriores à realização da revisão tarifária, de forma que as previsões de aumento desses superávits ao longo dos anos subsequentes não serão consideradas, para efeitos da revisão tarifária em andamento. Sendo assim, até a próxima revisão, todo o aumento de superávit destas atividades, realizado nos anos subsequentes à revisão anterior, será integralmente apropriado pelos administradores aeroportuários, o que assegura a manutenção de incentivos à ampliação da exploração das atividades não reguladas.

2.2.27. MANIFESTAÇÃO Nº 27

Nome do manifestante: Felipe Rufalco Medaglia
Organização: Nunes, Sawaya, Nusman & Thevenard Advogados.
E-mail: fmedaglia@nsnt.com.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de Resolução: artigos 7, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 26, Anexo I (cap. 2), e Anexo II (cap. 1 e 2). Exposição de Motivos: seções 3.3.2/3, 3.3.3.1.2/3, 3.3.3.2.1/2, 3.3.3.3/4.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
• Recomenda-se substituir os índices de produtividade e as metas de eficiências por indicadores globais de eficiência, do tipo *Data Envelopment Analysis*, sem deixar de exigir do sistema a busca contínua da melhora na produtividade. • Recomenda-se que seja definido o fator X de maneira clara e objetiva, de forma tal que traga a estabilidade suficiente que possibilite a entrada de investidores privados graças à manutenção de níveis aceitáveis de rentabilidade. Para tanto, seria necessário estabelecer, por um lado, uma metodologia sólida de previsões de tráfego e, por outro, uma modelagem econômica financeira dos aeroportos. • Também se recomenda a incorporação de pré-avisos com prazos concretos pré-definidos, junto à ordenação de situações excepcionais que possam levar a uma revisão extraordinária de tarifas.
JUSTIFICATIVA

Revisão de tarifas

Os aumentos de tarifas se baseiam em indicadores de produtividade e eficiência que não levam em conta a realidade individual de cada aeroporto. Ainda assim, para evitar divergências entre tarifas e produtividade/eficiência, as revisões deveriam estar acomodadas aos custos reais por atividade e a uma nova categorização de aeroportos (de acordo com esses custos) e deveriam estar apoiadas em indicadores globais de eficiência que ofereçam um maior controle sobre o desenvolvimento da atividade aeroportuária.

Produtividade e eficiência

Uma vez identificadas as atividades deficitárias, o passo seguinte é calcular o aumento de tais tarifas para levá-las ao equilíbrio. À hora de propor aumentos para essas tarifas deficitárias, a proposta toma como referencia os indicadores de produtividade no primeiro período e os de eficiência no segundo, utilizando - em ambos os casos - as WLU (*Work Load Unit*) como medida da produção.
Esta medida não costuma lançar resultados diferentes da utilização de passageiros como medida de trânsito, já que ambos normalmente estão correlacionados através da carga em bodega de aeronaves de passagem, salvo em aeroportos "cargueiros", em que seja manejada por frotas especializadas (por exemplo, no aeroporto de Viracopos), para os quais deveria ser considerado um grupo à parte.
Por outro lado, a utilização desta medida de produção na primeira revisão, ao incrementar as tarifas aeroportuárias deficitárias em maior medida nos aeroportos mais produtivos, parece que se destina a incrementar os preços naqueles aeroportos nos quais é mais fácil encontrar economias de escala crescentes com o trânsito, onde seria de se esperar um barateamento das mesmas.
Na segunda revisão, toma-se o inverso da eficiência como critério para determinar a aumento das tarifas deficitárias, colocando, no aeroporto mais deficitário de seu grupo, o índice de melhora do melhor dos aeroportos na categoria. Desta forma, se põe a exigência mais forte para o pior colocado, cuja situação poderia estar determinada por condições não manejáveis pelo gestor, como a capacidade excedida herdada. Por outro lado, se põe a menor pressão para o mais eficiente do grupo.
Em qualquer um dos casos, a revisão de tarifas e as melhoras de produtividade ou eficiência permanecem dissociadas: um aeroporto cada vez mais ineficiente será cada vez mais deficitário e terá as revisões de tarifa mais forte, o que – por diminuição de trânsito – é certo que vá conduzi-lo a uma maior ineficiência.
Definitivamente, os objetivos de melhora de eficiência são positivos para o sistema - razão pela qual devem ser colocados em funcionamento e exigidos posteriormente quanto ao seu cumprimento. Não obstante, as revisões tarifárias deveriam se acomodar aos custos e não às pretendidas intenções de melhora ou à forma questionável em que estas sejam medidas.
Por outro lado, a proposta é consciente de que tais indicadores têm limitações sérias no momento em que se leva em consideração a diversidade de condições mutáveis e diferenciadoras entre os distintos aeroportos: infraestruturas disponíveis, nível de utilização das mesmas, custos de insumos locais…, o que leva à utilização de alguns parâmetros de partilha que se prevêem inadequados.
Uma forma possível de se paliar o inconveniente anterior seria a introdução de indicadores globais de eficiência, o que exigiria um processo de desenho adicional não contemplado na proposta.

Ajuste de tarifas

Para as revisões anuais na proposta é estabelecido que a revisão de preços de um serviço em anos

consecutivos vem dada pela expressão:

$$\text{Tarifa}_{t} = \text{Tarifa}_{t-12} \times (\text{IPCA}_{t-1} / \text{IPCA}_{t-13}) \times (1 - X)$$

No qual:

- Tarifa_{t} : valor tarifário após o reajuste realizado no período t (sempre em janeiro)
- Tarifa_{t-12} : valor tarifário vigente antes do reajuste no período t
- IPCA_{t-1} : valor do IPCA no mês anterior ao reajuste no período t
- IPCA_{t-13} : valor do IPCA no mês anterior ao reajuste realizado em t-12

Estes mecanismos regulatórios de tarifas baseados em fórmulas (IPC-X) ou similares são cada vez mais utilizados no âmbito internacional para a regulação de infraestruturas (Peru, aeroportos britânicos regulados, México, Argentina, África do Sul, Austrália…), já que permitem que os benefícios das reduções (incentivadas) de custos sejam transferidos para o usuário.

O fator de eficiência X é, portanto, um parâmetro importante dentro do modelo proposto. Ainda assim, não foi definida a metodologia para seu cálculo nem foram estabelecidos os limites para sua aplicação, nem é sabido se existe a possibilidade de aplicar correções no fator X pelos aumentos ou reduções de tráfego.

Aviso prévio de variação tarifária e revisão extraordinária

Dentro do âmbito das recomendações da OACI, figura aquela referente a que toda variação tarifária deveria ser levada, antes de sua implantação, ao conhecimento dos usuários, principalmente companhias aéreas e exploradores aeroportuários. É recomendado um pré-aviso com uma antecipação de três meses da entrada em vigor, para receber objeções e apresentar as explicações e esclarecimentos reclamados. Igualmente, é postulado um prazo de um mês para a publicação da versão definitiva das tarifas atualizadas.

Na proposta, este mecanismo não é contemplado – a menos que esteja incluído em outras normas –, sendo o lugar mais adequado para ele.

Por outro lado, a maioria dos sistemas de revisão de tarifas costuma ter mecanismos para o ajuste das mesmas em casos excepcionais ou imprevisíveis: aumentos/reduções "significativas" de trânsito, atrasos "excessivos" nos processos de aprovação de tarifas, mudanças "substanciais" nos custos de operação, mudanças normativas…

Aquelas eventualidades que possam ser identificáveis em maior ou menor medida, poderiam ter lugar na metodologia proposta, enquanto que, para o resto, a regulação deveria deixar abertas as portas para poder resolvê-las.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. No que tange à utilização de índices globais de eficiência esta Agência entende que a comparação de aeroportos brasileiros com aeroportos estrangeiros poderia ocasionar uma percepção errônea a respeito da produtividade, dada a estrutura de administração monopolista, por uma empresa pública que tem limites – como a obrigatoriedade de realização de licitações, entre outras – à eficiência, que empresas privadas não encontram. A literatura internacional que trata da utilização de benchmarking para a identificação da eficiência em aeroportos recomenda que sejam comparados

aeroportos similares em termos de prestação de serviços (não se trata aqui da qualidade, mas, sim, de atividades atribuídas aos aeroportos) e que estejam em uma realidade econômica semelhante. Cumpre esclarecer, ainda, que o *Data Envelopment Analysis* é uma metodologia de aferição da fronteira de eficiência e não se trata de um índice global de eficiência utilizado internacionalmente, sendo possível verificar que a metodologia de aferição de eficiência varia significativamente entre os países que regulam as tarifas aeroportuárias.

2. Sobre as justificativas apresentadas para a presente contribuição, relacionadas com a utilização de produtividade e metas de eficiência, a ANAC esclarece que:

a. Com relação à utilização do indicador WLU (Work Load Unit), informa-se que esta é uma medida de produção do aeroporto aceita internacionalmente e comumente utilizada para comparação de aeroportos. Quanto à informação de carga considerada em seu cálculo, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a explicitar que será considerada apenas a carga processada pelos terminais de carga dos aeroportos. Adicionalmente, ressalta-se que, mesmo que o aeroporto não tenha movimentação expressiva de um dos componentes da fórmula (passageiros ou carga), a sua utilização permanece adequada, já que se ponderam esses dois dados com vistas a identificar uma medida comparável.

b. Na primeira revisão, cada categoria terá recomposição de seus déficits de acordo com sua produtividade média. Assim, o aeroporto mais produtivo terá o mesmo reajuste que o menos produtivo de sua categoria. A existência de economias de escala não guarda relação com a utilização do índice WLU/Funcionários, ressaltando-se que os aeroportos mais produtivos não são, necessariamente, aqueles que possuem maiores economias de escalas a serem alcançadas futuramente. Com base nisso, serão atribuídas, aos aeroportos mais eficientes em 2009, as menores metas, entendendo que esses são os que possuem menor capacidade de redução de custos.

c. Para a segunda revisão, a afirmação de que os aeroportos menos eficientes ficarão cada vez mais deficitários não condiz com o modelo proposto, já que a diminuição de seus déficits dependerá unicamente de sua capacidade de atingir a meta que lhe foi atribuída. Entende-se que, quanto menos eficiente o aeroporto é atualmente, mais condições ele terá de alcançar sua meta, tendo em vista que podem ser identificados diversos mecanismos de redução de custos, de ampliação das receitas comerciais, etc. De outra forma, os aeroportos mais eficientes encontram-se mais próximos de uma fronteira em que o ganho marginal de eficiência demandará maior esforço de seu administrador. Ademais, ressalta-se que, em que pese o déficit seja recomposto na proporção do alcance das metas, o que pode aparentemente indicar como resultado grandes variações tarifárias em uma situação de alcance integral da meta, o fato é que, quanto maior o alcance da meta, menor está a relação deficitária entre receita e custo (já que o aeroporto melhorou significativamente seu índice WLU/custo) e, portanto, menor será o déficit a ser recuperado – o que gerará reajustes tarifários menores.

3. Em relação à definição da metodologia de cálculo do fator X, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública.

4. Quanto ao prazo para publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de Resolução será alterada, nos seguintes termos:

(i) prazo de 45 dias entre a publicação e início da vigência dos valores máximos tarifários reajustados anualmente para atualização monetária ou que sofrerem revisão tarifária;

(ii) prazo de 30 dias entre a publicação e início da vigência dos valores estabelecidos pelo administrador aeroportuário, em tabela própria.

5. Por fim, tendo em vista a inexistência de contrato firmado entre o administrador aeroportuário e a União não há a figura do equilíbrio econômico-financeiro e, portanto, não há previsão de revisões extraordinárias.

2.2.28. MANIFESTAÇÃO Nº 28

Nome do manifestante: Felipe Rufalco Medaglia
Organização: Nunes, Sawaya, Nusman & Thevenard Advogados.
E-mail: fmedaglia@nsnt.com.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de Resolução: artigos 15, 16, 17, e 25. Exposição de Motivos: seções 2.2, 3.3.1.3, 3.3.3.2.2, 3.3.3.3/4.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
• Recomenda-se a utilização de um valor de ativo equitativo à hora de estabelecer a base de retribuição de ativos. • Recomenda-se que os processos de decisão de investimentos futuros se baseiem em processos de consulta e consideração por parte dos principais agentes. Quando for decidida a realização de um projeto com pré-financiamento, a designação de tarifas será clara e transparente, de tal forma que as tarifas – mediante um custeio adequado – recolham o custo de capital colocado no serviço. Neste caso, seria importante refletir sobre a inclusão do ATAERO (para que os usuários não venham a pagar duas vezes pelo mesmo conceito).
JUSTIFICATIVA
Tratamento de Investimentos O modelo proposto considera, em cada revisão, os investimentos realizados no passado por meio das contas de depreciação de ativos e a remuneração do capital líquido (diferença entre o valor de aquisição e a depreciação acumulada do bem). Não há, portanto, uma análise qualitativa dos investimentos que determine o nível de eficiência no uso de infraestruturas, nem tampouco o volume de infraestrutura ociosa. A recuperação destes investimentos vem marcada na proposta por parâmetros de produtividade ou pelo alcance de metas de eficiência, como o objetivo de induzir à racionalização dos investimentos, com base nas necessidades de aumento de capacidade dos aeroportos. Retribuição de ativos

A proposta tarifária indica a prática da INFRAERO de sustentar – sem que se faça menção a nenhuma medida de modulação em função das circunstâncias da atividade ou dos ativos – 6 % como remuneração sobre o valor líquido dos ativos amortizáveis.
Neste sentido, a posição da OACI é mais flexível e indica que "se devem obter benefícios razoáveis sobre o ativo a um nível que permita investir em infraestruturas aeroportuárias novas ou ampliadas e, quando for o caso, remunerar devidamente os acionistas do aeroporto".
Por um lado, e seguindo as indicações da OACI, os ativos retribuídos deveriam ser aqueles diretamente relacionados ao serviço prestado, ficando, portanto, excluídas da base de cálculo as capacidades excedentes além do razoável, como as pistas duplicadas com fins de defesa, ou os ativos não sujeitos ao serviço, como os hangares de serviços florestais, polícia, etc.
Por outro lado, deve-se observar, também, que a aplicação sistemática de um rendimento conduziria necessariamente a tarifas elevadas naqueles aeroportos com baixo volume de trânsito, já que - se a tarifa recuperasse integralmente os custos reais - se chegaria ao ponto em que os serviços aeroportuários, em tais circunstâncias, seriam proibitivos por preço. Neste caso, requerer-se-ia a introdução de algum tipo de subvenção (pública e transparente) para baratear as tarifas até um nível acessível para o mercado.

Pré-investimento

A OACI, que rechaça, *a priori*, a noção de que os usuários devam pagar por instalações que ainda não existem, aceita que possam ser cobrados direitos para obter fundos que permitam futuros investimentos. Tal eventualidade está reservada para os casos em que "seja o meio mais adequado para financiar investimentos em grande escala e longo prazo", se conheça o prazo até a finalização do projeto e se mantenha o correspondente rendimento finalista.
A mesma situaçao ocorre com os custos financeiros de um determinado investimento. Estes recaem sobre o operador aeroportuário antes mesmo que possa oferecer os serviços associados a uma determinada infraestrutura que esteja em construçao (custos financeiros durante a obra). Nesta caso, de maneira análoga ao termo anteiror, é recomendável reconhecer estes custos nas tarifas aeroportuárias ainda que estes serviços não possam ser oferecidos aos usuários dos aeroportos.

No caso em que tais tarifas sejam aplicadas, a OACI postula que se disponha de um sistema transparente, eficaz e eficiente para o controle de custos e rendimentos, de modo suficiente para garantir que todos os rendimentos obtidos por esta via se destinem unicamente aos investimentos indicados e que estes respondam pelos custos incorridos unicamente na dotação das instalações para as quais foi prevista a referida tarifa finalista. É postulado, igualmente, que os investimentos empreendidos demonstrem ser, em comparação com outros, de uma eficiência adequada e que, em todo caso, se consulte previamente os usuários antes de empreender sua realização. Levado a cabo um processo de consulta, as decisões de investimentos se revelam mais efetivas e, finalmente, com melhores resultados para o sistema aeroportuário, evitando os desperdícios de recursos, a perda de tempo e a deterioração das relações entre operador aeroportuário e usuários das infraestruturas.

Por último, dada a existência da sobrecarga ATAERO - que atualmente atua como uma tarifa de pré-financiamento de investimentos expõe-se a questão de determinar com exatidão as fontes de financiamento atribuídas para investimentos futuras que evitem incoerências na arrecadação e atribuição de recursos.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Cumpre esclarecer, inicialmente, que não é competência da ANAC a decisão, ou mesmo avaliação, qualitativa sobre os investimentos a serem realizados pela INFRAERO. Contudo, dado que as metas de eficiência são definidas com base em custos (WLU/Custos), o administrador aeroportuário tem incentivos para realizar investimentos eficientes, já que os valores de depreciação e remuneração dos ativos afetarão os custos que serão observados para aferição do alcance de sua meta. Assim, se realizados investimentos que não são de fato necessários ou não resultam em aumentos de demanda, o administrador tem a sua relação do índice WLU/custo prejudicada, o que refletirá em resultados de realização de metas que afetarão os reajustes de suas tarifas.

2. Quanto à necessidade de reavaliação dos valores dos ativos da INFRAERO, informa-se que a ANAC compreende a importância de tal procedimento e considera discutir futuramente esse tema com o público, por meio da realização de audiência pública. Ressalta-se, contudo que a INFRAERO realiza a depreciação dos ativos que administra conforme os critérios contábeis legais, do que se entende ser possível a utilização de suas informações no presente momento, sem prejuízo de análise posterior.

3. Com relação à remuneração dos investimentos, informa-se que o modelo proposto remunera os investimentos já realizados, estando em concordância com o que recomenda a OACI. Ademais, os investimentos futuros são custeados também pelo ATAERO, que constitui receita destinada exclusivamente para este fim. O ATAERO foi criado pela Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, que determinou sua aplicação em melhoramentos, reaparelhamento, reforma e expansão de instalações aeroportuárias e da rede de telecomunicações e auxílio à navegação aérea. Informa-se que esta Agência não tem competência para proceder à sua extinção. Contudo, esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente. Da mesma forma, será encaminhada à Secretaria de Aviação Civil a sugestão de consulta junto aos agentes interessados quanto às decisões de investimentos por parte do administrador aeroportuário.

2.2.29. MANIFESTAÇÃO Nº 29

Nome do manifestante: Felipe Rufalco Medaglia
Organização: Nunes, Sawaya, Nusman & Thevenard Advogados.
E-mail: fmedaglia@nsnt.com.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minuta de Resolução: artigos 11, 14, e 26. Exposição de Motivos: seções 3.3.3, 3.3.3.2.2.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
• Recomenda-se a implantação de um sistema de avaliação da qualidade que, apoiado no uso de indicadores e pesquisas de qualidade, estimule a melhora do serviço. Para tanto, deveria ser

levada em conta a realização de inspeções periódicas (porém não programas) e a apresentação em audiência pública dos resultados obtidos.

JUSTIFICATIVA

Avaliação da Qualidade

A introdução da avaliação da qualidade dentro do mecanismo de regulação de tarifas aeroportuárias permite assegurar que as reduções de custos não são feitas em detrimento da qualidade do serviço prestado.

Ainda assim, a indefinição acerca de como será definida sua implantação no modelo e de como afetará o estabelecimento das tarifas, faz com que seja difícil saber, *a priori*, se a aplicação deste aspecto será adequada ou não.

Diante disso, entendemos que a avaliação da qualidade nos serviços aeroportuários busca assentar um nível mínimo de prestação de serviços, o qual permita o correto desenvolvimento da atividade aeronáutica sem menosprezar a sustentabilidade da atividade. O objetivo deve ser melhorar a qualidade do serviço e não reduzir tarifas.

Um sistema básico de avaliação da qualidade pode se apoiar nestes dois parâmetros fundamentais:

- Indicadores de avaliação da qualidade do serviço: ao menos um indicador por atividade regulada, como podem ser o nível de atrasos ou a disponibilidade de prestação de serviço.
- Pesquisas de percepção da qualidade do serviço: a serem realizadas pelos usuários do serviço, quer sejam passageiros, companhias aéreas ou outros operadores de aviação em geral, e que incluam aspectos específicos referentes a cada uma das atividades tarifadas oferecidas pelo aeroporto. Estes questionários poderiam abordar outras questões acerca da qualidade dos serviços aeronáuticos prestados pelas empresas concessionárias.

Ambos os parâmetros permitirão estabelecer a qualidade do serviço por meio de pontuações combinadas, que poderão ser comparadas com as metas de qualidade pré-estabelecidas. Este modelo está alinhado com as recomendações da UE (*Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a tarifas aeroportuárias PE-CONS 3712/08*) e outros organismos de se acordar uma qualidade de serviço prestado em relação às tarifas aeroportuárias percebidas.

Além disso, deveriam ser realizadas inspeções periódicas não programadas por parte da Agência Reguladora, com o objetivo de verificar a correta aplicação do sistema, onde se verifique, entre outros aspectos, a existência das pessoas, das ferramentas e dos procedimentos que assegurem a validade dos resultados.

Por último, o processo de avaliação da qualidade do serviço oferecido pelo prestador deveria prever a realização de uma audiência pública informativa anual, com a presença do prestador do serviço e, facultativamente, dos subcontratados e usuários do prestador e do serviço.

Nesta audiência, podem ser discutidos os resultados das pesquisas e das inspeções, bem como as queixas, denúncias e sugestões apresentadas à ANAC pelos usuários e subcontratados. Este ponto é significativo para o estabelecimento de níveis de qualidade de serviço desejáveis.

A título de exemplo, a CAA (reguladora do Reino Unido) realiza um processo de informação e consulta, público e aberto, na página da web, onde constam as alegações do BAA (prestador), os documentos enviados pelas companhias aéreas e os demais envolvidos, permitindo que, com tempo,

todos possam se manifestar. Da mesma forma, ICAO, IATA, ACI ou a UE recomendam também o processo de consulta anterior às grandes decisões.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que: 1. Em relação à metodologia de avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública.

2.2.30. MANIFESTAÇÃO Nº 30

Nome do manifestante: José Márcio M. Mollo
Organização: Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias - SNEA.
E-mail: presidencia@snea.com.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
A MINUTA DE RESOLUÇÃO SOBRE TARIFAS AEROPORTUÁRIAS E A RESPECTIVA EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS CONSTAM DOS COMENTÁRIOS, ALTERAÇÕES E INCLUSÕES SUGERIDAS NO TEXTO ABAIXO PELO SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS AEROVIÁRIAS – SNEA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Existem dificuldades para se ter um completo entendimento dos impactos da proposta de Resolução da ANAC, em função de que na Exposição de Motivos foram disponibilizadas somente simulações com dados fictícios. Tal prática fere frontalmente os princípios de Transparência e de Acordo entre as partes estabelecidos pela OACI no Doc 9562 (“Airport Economics Manual’) e Doc 9082 (“ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services”),. Torna-se importante ressaltar que apesar de ser repetido inúmeras vezes na Exposição de Motivos e na proposta de Resolução da ANAC que se pretende estabelecer “um sistema de incentivos à busca pela eficiência administrativa e operacional e qualidade de serviço, além de promover a modicidade tarifária”, não há nehuma definição quanto ao modelo ou padrão de nível de serviço (IATA, FAA, etc...), sendo apenas mencionado (Res Art. 11º) que, no futuro, a “ANAC estabelecerá a metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado aos usuários da infraestrutura aeroportuária.” A nova resolução da ANAC tem por base os dados disponíveis na rede de 67 aeroportos da INFRAERO, que foram utilizados no desenvolvimento do modelo proposto pela ANAC de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais. No entanto, o novo modelo de regulação tarifária será aplicado a todos os 174 aeroportos brasileiros homologados e classificados, à exceção dos outorgados à iniciativa privada, com condições tarifárias específicas previstas em contrato de concessão ou ato de autorização (Res Art.1º).

Entretanto, não existe ainda um Plano de Contas, estruturado, regulamentado e aprovado pela ANAC, contendo os critérios de rateio e de alocação das despesas e das receitas, de forma a permitir uma análise contábil e financeira homogênea, com o desenvolvimento de indicadores ("benchmarking") comparativos entre os aeroportos. Tal lacuna regulatória, que impede a efetiva comparação do desempenho entre os aeroportos brasileiros é reconhecida no Art. 13º: "A ANAC regulamentará, até a revisão de que trata esta Seção *(dezembro/2013)*, o conteúdo do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários." *(o grifo é nosso)*.

II- Análise da Proposta de Resolução:

A proposta de Resolução da ANAC para as tarifas aeroportuárias se baseia no estabelecimento de tetos tarifários, havendo atualizações monetárias por meio de reajustes anuais com base no IPCA e tendo a previsão para uma dedução, no futuro - após a segunda revisão tarifária (dezembro 2013 vigindo a partir de 01/jan/2014), de um fator redutor (X), que representa ganhos esperados de produtividade e cuja metodologia de cálculo ainda será definida pela ANAC. Estes reajustes anuais serão periodicamente redefinidos por meio revisões tarifárias.

Existe a possibilidade de serem concedidos descontos aos usuários baseados em critérios objetivos e não discriminatórios, como o horário, dia, temporada ou facilidades disponíveis. Por outro lado, as tarifas também poderão ser majoradas em até 20% acima do teto tarifário, utilizando critérios objetivos e não discriminatórios, desde que o valor médio tarifário arrecadado, não ultrapasse o valor máximo estabelecido pela ANAC. Este dispositivo se configura como um pequeno incentivo a melhor ocupação da capacidade existente nos aeroportos brasileiros, devido a quase inelasticidade da demanda aos valores das tarifas aeroportuárias.

De acordo com a proposta de Resolução da ANAC, os eventuais descontos ou aumentos praticados nas tarifas aeroportuárias deverão se tornar públicos com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, o que se constitui em prazo muito exiguo para as empresas aéreas inserirem tais valores (descontos ou aumentos) nos seus sistemas e/ou canais de comercialização, considerando o disposto no seu Art. 21: o valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele vigente na data da compra do bilhete de passagem, independentemente da data e do horário em que ocorrer o embarque do passageiro", e no seu Art. 22: "o valor das tarifas de pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos ou internacionais, deve ser aquele vigente na data da prestação do serviço."

Por este motivo, as empresas aéreas necessitariam de um prazo maior, com no mínimo 60 (sessenta) dias de antecedência no caso de tarifas aeroportuárias referentes aos voos domésticos, que são adquiridas em sua grande maioria até sessenta dias antes da viagem e de no mínimo 120 (cento e vinte) dias antes da partida dos voos internacionais visando a implantação e operacionalização dos aumentos/descontos tarifários nos seus sistemas de reservas e vendas.

Em especial, no Anexo III – Da Metodologia para Cálculo do Valor Médio Tarifário Arrecadado, da proposta de Resolução da ANAC, em seu Art. 6º - Das Tarifas de Permanência – Áreas de Manobras e Art. 7º - Das Tarifas de Permanência – Área de Estadia, que tratam da fórmula para o

valor médio da referida tarifa, não foi considerado que as 03 (três) primeiras horas após o pouso da aeronaves já se encontram cobertas (pagas) pela respectiva tarifa de pouso, conforme previsto no artigo 3º da Lei 6.009/1973 (item III – Tarifa de Permanência – devida pelo estacionamento da aeronave, além das três primeiras horas após o pouso: incide sobre o proprietário ou explorador da aeronave), o que resultará em ônus adicional e ilegal aos operadores aéreos.

Na proposta de Resolução da ANAC, as revisões tarifárias terão dois procedimentos distintos, ou seja o inicial para a primeira revisão, que ocorrerá em dezembro de 2010, entrando em vigor a partir de 01 de janeiro de 2011 e outro definitivo que incidirá sobre a segunda revisão (dezembro/2013 vigindo a partir de janeiro/2014) e sobre as demais posteriores (a cada cinco anos), que terá a metologia para essas revisões complementadas com a definição de vários outros parâmetros.

Assim, na primeira revisão tarifária (em dezembro/2010 vigindo a partir de 01/janeiro/2011) serão considerados apenas os dados disponibilizados pela INFRAERO, observados nos anos de 2007 a 2009, somente para as revisões tarifárias seguintes (dezembro/2013 vigindo a partir de 01/janeiro/2014 e depois desta as demais quinquenais), utilizando dados de outros aeroportos, coletados segundo o Plano de Contas ainda inexistente, e que será estruturado, regulamentado e aprovado pela ANAC (ver Art.13º).

Cumpre salientar que no processo de se estabelecer os tetos tarifários será realizada uma parametrização pelo índice de produtividade na primeira revisão tarifária e pelas metas de eficiência nas revisões subsequentes (Art.4º do Anexo I). A metodologia a ser utilizada no estabelecimento dos tetos tarifários consiste nos procedimentos de identificação dos resultados das atividades aeroportuárias em cada categoria e no cálculo da variação tarifária (Ver Art. 5º do Anexo I), considerando-se cada categoria separadamente.

Existe uma natural preocupação com a identificação dos resultados das atividades aeroportuárias em cada categoria, que tem por objetivo a definição de quais tarifas reguladas precisam sofrer variação, de forma a recompor o déficit observado ou a reverter o superávit identificado, para fins de modicidade tarifária, o que se caracteriza como um subsídio cruzado inicial entre as diferentes atividades (embarque, pouso, permanência em pátio de manobras e de estadia em voos domésticos e internacionais).

Neste contexto, é possível que o rateio equivocado ou um critério de alocação de despesas e/ou receitas mal feito poderá gerar ou agravar os encargos e por conseguinte onerar determinada tarifa aeroportuária (ver Art.6º do Anexo I) em benefício de outra, principalmente devido a inexistência de um Plano de Contas com conteúdo bem definido e critérios consistentes, previamente aprovado pela ANAC

Em particular, a proposta de resolução da ANAC estabelece em seu Art. 4º, que “os superavits decorrentes de atividades não reguladas serão computados no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária”.

Todavia, cabe notar (Art.10º, 11º e 12º do Anexo I) que o percentual do superávit das atividades não reguladas (comerciais e outras) a ser utilizado para o rateio em cada categoria, entre as atividades que permanecem deficitárias após o rateio na primeira etapa (entre as atividades aeroportuárias) e na

segunda etapa (entre as categorias aeroportuárias), será realizada apenas com parte do superávit das atividades não reguladas (comerciais e outras), se houver, com vistas a favorecer a modicidade tarifária. Porém, esta parte do superavit de atividades não reguladas será definida com base na razão entre o déficit total das atividades aeroportuárias e o déficit total das atividades tarifadas dos aeroportos. Neste ponto, torna-se essencial entender que o déficit total das atividades tarifadas dos aeroportos corresponde à soma do déficit total das atividades aeroportuárias e das atividades de navegação aérea. Ou seja, parte do superavit das atividades não reguladas (comerciais e outras) desenvolvidas dentro do contexto aeroportuário será compatilhada com as atividades de navegação aérea, o que nos parece equivocado, pois tais atividades se constituem em total monopólio da União, em termos de investimentos, operação e manutenção, além dos serviços prestados serem utilizados gratuitamente pelas aeronaves públicas (militares e civis).

Outro aspecto fundamental contido na proposta de Resolução da ANAC diz respeito a recomposição das tarifas aeroportuárias deficitárias (Art. 6º e Art.7º), que observarão parâmetros de produtividade na primeira revisão (dezembro/2010 vigindo a partir de 01/jan/2011) e metas de eficiência a serem aplicadas quando da segunda revisão tarifária (dezembro/2013 vigindo a partir de 01/jan/2014). Tanto o índice de produtividade como o índice de eficiência têm como numerador (*WLU = Work Load Unit*), que afere a quantidade de carga em quilos dividido por cem e somado ao número de passageiros processados no aeroporto.

Assim, o índice anual de produtividade (Art.4º e 5º do Anexo II) deve ser expresso pela fórmula:

Produtividade = WLU / Funcionários

Onde funcionários representa o número de funcionários correspondente à soma de funcionários orgânicos e terceirizados alocados pela INFRAERO, no aeroporto, em cada ano (2007, 2008 e 2009), registrando-se que devem ser excluídas do numerador *WLU* as cargas processadas pelas próprias empresas aéreas (o quadro representado na página 23, da exposição de motivos, indica que o Aeroporto de Congonhas processou 32.5 milhões de kg, quando em verdade tais valores foram processados integralmente por funcionários das empresas aéreas).

Por seu turno, o índice anual de eficiência (Art. 8º e 9º do Anexo II) é identificado pela fórmula:

Índice de Eficiência = WLU / Custo

Onde o custo é composto pelos custos operacionais, financeiros, depreciação e remuneração dos bens da União e da INFRAERO.

Nas fórmulas de produtividade e de eficiência, o numerador WLU que afere a quantidade anual de carga e de passageiros processadas depende do comportamento da atividade econômica na área de influência do aeroporto, que se reflete na demanda por transporte aéreo, de forma positiva ou negativa. Em consequência, o administrador aeroportuário não tem condição de influenciar um dos fatores (o numerador = WLU) no índice de produtividade e de eficiência.

Adicionalmente, no índice de produtividade pode se verificar que um aeroporto com maior área terminal (de passageiros ou de cargas) construída com mais espaço para conforto e bem estar dos

passageiros ou mais áreas para armazenagem ou manuseio com agildade na liberação de cargas irá requerer uma maior quantidade de funcionários orgânicos ou terceirizados, tendo, portanto, um índice de produtividade inferior em relação a outro aeroporto apertado e desconfortável para o passageiros e com muita dificuldade para o processo de armazenagem e de manuseio das cargas.

Tal situação também é verdadeira quando se consideram as dimensões do sítio aeroportuário, que sendo mais amplas permitirão futuras expansões do sistemas de pistas de pouso e de taxi, porém irão requerer maior número de funcionários para a manutenção e segurança dessas áreas levando para baixo o índice de produtividade, enquanto um sítio aeroportuário menor sem possibilidade de expansão da sua capacidade operacional (sistemas de pistas) será considerado mais produtivo, pois envolverá o menor número de funcionários em sua operação, manutenção e segurança.

Da mesma forma, o índice de eficiência também apresenta falta de racionalidade, em função de indicar como mais eficiente um aeroporto em que o custo (composto pelos custos operacionais, financeiros, depreciação e remuneração dos bens da União e da INFRAERO) seja o mais baixo possível, considerando que o comportamento do numerador (WLU) não depende das ações da administração aeroportuária.

É possível perceber que um aeroporto congestionado, com o seu sítio aeroportuário totalmente ocupado por instalações (hangares, terminais de passageiros e cargas e setores comerciais), como por exemplo, o Aeroporto de Congonhas tenderá a ser o mais produtivo e o mais eficiente da rede aeroportuária da INFRAERO. No entanto, o nível de serviço aos seus usuários - passageiros, cargas e aeronaves é indiscutivelmentemuito baixo, além da não haver condições de expansão de suas áreas e atividades operacionais e comerciais. Desta forma, seria coerente a adoção de um índice redutor ponderado, baseado nos níveis de serviço estabelecidos pela IATA (A – F), agregando de certa forma padrão de nível de serviço ao indicador “PRODUTIVIDADE”, para definir nesta primeira etapa o nível de produtividade dos aeroportos brasileiros em cada categoria. O emprego deste redutor seria utilizado no exemplo indicado pela Tabela 14 – página 23 da Exposição de Motivos no campo “NORMAL”.

Na Exposição de Motivos (Tabelas 15 e 16 – Páginas 26 e 27), elaborada pela ANAC, observa-se com clareza esta tendência de o Aeroporto de Congonhas ser considerado o mais eficiente da rede aeroportuária da INFRAERO, apesar das evidentes deficiências no nível de serviço (qualidade) e da total impossibilidade de ampliação de suas atividades operacionais.

Outro aspecto importante a ser considerado, e que não é mencionado nesta proposta de Resolução da ANAC, refere-se às questões ambientais. Atualmente, na construção de uma modelagem, que traz no seu conceito a busca e o incentivo pela eficiência, deveria ser considerada a definição de indicadores que venham a contemplar a gestão ambiental dos aeroportos brasileiros. Estes indicadores deveriam possibilitar ou contribuir para a minimização do passivo ambiental, bem como manter a operacionalidade máxima da infraestrutura aeroportuária.

Além destes aspectos, é notório que a utilização de índices, seja de produtividade, de eficiência ou mesmo de qualidade de serviço, para a definição de novas bases tarifárias, não deveriam ser considerados como instrumentos apropriados para o modelo de regulação de tarifas aeroportuárias, em virtude de contrariar o disposto pela própria OACI (Doc 9082 - “ICAO’s Policies on Charges for

Airport and Air Navigation Charges"), que orienta aos Estados membros remunerar somente os serviços prestados. Desta forma, a oneração ou desoneração das tarifas aeroportuárias (embarque, pouso, permanência – doméstico e internacional), com subsídio cruzado entre elas utilizando tais índices poderia levar a um desequilíbrio do sistema aeroportuário, gerando outras graves distorções.

Contudo, conforme mencionamos anteriormente, a incorporação de tais índices no modelo de gestão representa um avanço no arcabouço regulatório nacional. Porém, sua aplicação deveria nortear outros tipos de ações, tais como a obtenção de recursos, sejam do tesouro nacional ou mesmo de fontes externas, a priorização em programas de incentivos federais, a possibilidade de receber mais operações, dentre outras. Em suma, estes índices devem ser utilizados como condicionantes, e não como fator de geração de desequilíbrio financeiro de um aeroporto específico.

III – Considerações Finais:

Visando apresentar uma consolidação final com as observações do SNEA sobre as principais questões discutidas com as empresas aéreas referentes a proposta de Resolução da ANAC, que dispõe sobre o modelo de regulação das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência foi preparado o quadro resumo abaixo com os pontos de maior interesse.

Por fim, cabe registrar que devido à ausência de informações que permitisse conhecer o patamar de reajuste a ser oferecido às Tarifas Aeroportuárias na primeira revisão, torna-se necessário que a ANAC crie mecanismo que coíba um aumento exagerado e que crie impacto demasiado nos custos das empresas aéreas nesta etapa. Assim, propõe-se que o primeiro reajuste seja realizado de forma gradual e escalonada, atingindo sua integralidade no momento da segunda revisão.

	Página	Pontos de Interesse
1	3	Deve ser explicitado que as três primeiras horas de permanência não podem ser objeto de tarifação.
2	5	O prazo para o Administrador Aeroportuário informar sobre possíveis reduções ou aumento nas taxas de embarque deve ser no mínimo de 60 dias, no caso de tarifas domésticas e 120 dias no caso de tarifas internacionais, ao contrário do que está previsto, 15 dias.
3	5	Caso seja impossível realizar o recolhimento das tarifas de embarque, tendo em vista as dificuldades tecnológicas do sistema utilizado pelas EAs, em função do novo cenário de tarifas de embarque variável, seria possível as EA repassar a responsabilidade deste recolhimento para as AA ?
4	9	Existe possibilidade de que os superávits das atividades não reguladas sejam integralmente considerados para a redução das possíveis atividades deficitárias no âmbito das tarifas aeroportuárias ? Esta medida se justificaria devido ao fato de que, a princípio, os serviços aeronáuticos já são remunerados por legislação específica e se trata de atividade totalmente monopolizada pela União. Para que os serviços aeronáuticos participem deste rateio, seria necessário o desenvolvimento de metodologia similar pelo DECEA/ANAC referente a este tipo de serviço.

5	10 e 11	A utilização do índice de produtividade e de eficiência induz à prestação de baixo nível de serviço (qualidade) nos aeroportos brasileiros, tendo em vista que aqueles aeroportos com infraestrutura mínima e, por conseguinte com menores custos, e grande número de passageiros seriam beneficiados. Assim, mesmo para a primeira fase, nos parece que estes critérios deveriam ser reavaliados.
6	10 e 11	A referida metodologia deverá garantir que as tarifas em tela somente poderão recuperar o custo de manutenção, dado que o investimento propriamente dito já foi pago (coberto) com as receitas geradas pelas atividades setoriais. Quanto a remuneração de capital, o mesmo não deve ser considerado quando oriundo do ATAERO, dado que este recurso é captado por legislação específica dentro do próprio sistema.
7	11 e 12	Menciona-se a questão de qualidade de serviço, porém não se apresenta a metodologia, deixando para o futuro questão essencial para o conforto e agilidade dos usuários – passageiros, cargas e aeronaves. Deve ser ressaltado que a qualidade do serviço, neste âmbito refere-se unicamente às atividades aeroportuárias.
8	13	Não está claro se o plano de contas a ser utilizado na primeira revisão (dezembro/2010 vigindo a partir de 01/Jan/2011) será de âmbito público? E a metodologia e critérios de alocação e rateio de receitas e despesas no Plano de Contas a ser estruturado, regulamentado e aprovado pela ANAC (Art.13) será também objeto de resolução e disponibilizado ao público para eventual análise contábil e financeira?
9	15	Como será desenvolvida a relação/alocação dos diversos centros de Custo por Atividades, pois esta metodologia poderá onerar uma tarifa em detrimento de outra.
10	22	Caso se adote como referência os atuais parâmetros da INFRAERO para a definição dos WLU poderíamos estar incorrendo num erro inicial e, portanto, estar ratificando os seus eventuais equívocos e ineficiências.
11	23	Retificação da unidade WLU relativa ao processamento da CARGA realizada pelas próprias empresas aéreas, bem como, da adoção de redutor ponderado baseado nos níveis de serviços definidos pela IATA (A – F).
12		Considerar a aplicação de índices de desempenho (eficiência, produtividade e qualidade), como condicionantes para a obtenção de benefícios, sejam operacionais, fiscais ou financeiros, não devendo ser aplicados como fatores exclusivos de reajuste tarifário. Os reajustes das tarifas aeroportuárias devem sempre se basear nas despesas e receitas dos respectivos serviços prestados aos usuários (passageiros, cargas e aeronaves), conforme preconiza a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

JUSTIFICATIVA

A JUSTIFICATIVA PARA CONSIDERAÇÃO E INCLUSÃO PELA ANAC NA PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO MODELO DE REGULAÇÃO DAS TARIFAS AEROPORTUÁRIAS ENCONTRA-SE NO TEXTO DO QUADRO ANTERIOR (VER NAS 9 (NOVE) PÁGINAS ACIMA).

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Quanto à realização de simulações, com dados reais, com vistas à identificação dos resultados em termos de variações tarifárias, ressalta-se que o objetivo desta Resolução é estabelecer o modelo segundo o qual serão definidas as tarifas, na busca de assegurar a existência de incentivos à eficiência e qualidade na prestação do serviço e resultados justos, tanto sob a ótica dos administradores aeroportuários quanto de seus usuários. Assim, é importante que se entenda que, como o modelo será utilizado em todas as revisões tarifárias, a sociedade deve aprovar os seus princípios, ou sua estrutura, estando os seus resultados sujeitos à conjuntura presente à época da revisão. Portanto, entende-se não ser indispensável a realização de simulações, dado que os resultados serão diferentes a cada revisão tarifária, já que cada uma contará com dados iniciais diferentes, mas, sim, é essencial que seus mecanismos assegurem os melhores resultados de desempenho dos administradores aeroportuários.

2. Em relação à metodologia de avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. A metodologia será acrescida ao modelo na segunda revisão tarifária, em 2013, de forma que, em que pese essa regulamentação não esteja vigente atualmente, entende-se que o período sem sua previsão não é longo o suficiente de forma a gerar incentivos aos administradores para que depreciem deliberadamente os níveis de serviço oferecidos atualmente, tendo em vista que eles foram cientificados que serão demandados em relação a esse quesito no futuro próximo. Ademais, ressalta-se que, após sua aprovação, a regulamentação incidirá sobre os administradores aeroportuários com a antecedência necessária para que possam buscar a adequação ao exigido antes do impacto nos valores tarifários.

3. Em relação à regulamentação do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que, no presente momento, a INFRAERO atende a legislação contábil vigente, sendo auditada anualmente, além de observar os critérios de rateios de custos previamente aprovados pelo então Departamento de Aviação Civil – DAC.

4. Quanto ao prazo para publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de Resolução será alterada, nos seguintes termos:

(i) prazo de 45 dias entre a publicação e início da vigência dos valores máximos tarifários reajustados anualmente para atualização monetária ou que sofrerem revisão tarifária;

(ii) prazo de 30 dias entre a publicação e início da vigência dos valores estabelecidos pelo administrador aeroportuário, em tabela própria.

5. No tocante à tarifa de permanência, deve-se esclarecer que a Resolução proposta respeitará todos os regramentos hierarquicamente superiores que estiverem em vigor. Assim, considera-se o disposto no Decreto 89.121, de 06 de dezembro de 1983, segundo o que, no período das 03 primeiras horas da permanência da aeronave no aeroporto, após o pouso, não há cobrança da tarifa de permanência, devido à sua remuneração pela tarifa de pouso, o que será naturalmente observado, tanto

pela ANAC, na aferição do valor médio arrecadado, quanto pelo administrador aeroportuário ao efetuar a cobrança de seus usuários.

6. Sobre a utilização do superávit das atividades não-reguladas, a Resolução será alterada para estabelecer uma estrutura de incentivos mais adequada. Dessa forma, será considerado, nesta primeira revisão, 100% do superávit das atividades não reguladas para identificação das atividades deficitárias, conforme metodologia de rateios apresentada na proposta. A partir da segunda revisão, o percentual do superávit a ser utilizado dependerá do alcance das metas de eficiência em cada categoria, conforme metodologia a ser descrita na Resolução, de forma que o percentual do superávit a ser utilizado seja tanto maior quanto menor for o alcance da meta da categoria. Essa alteração visa acentuar os incentivos pela busca por eficiência e, consequentemente, redução dos déficits.

7. Com relação à utilização do indicador WLU (*Work Load Unit*), informa-se que esta é uma medida de produção do aeroporto aceita internacionalmente e comumente utilizada para comparação de aeroportos. Quanto à informação de carga considerada em seu cálculo, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a explicitar que será considerada apenas a carga processada pelos terminais de carga dos aeroportos. Adicionalmente, ressalta-se que, mesmo que o aeroporto não tenha movimentação expressiva de um dos componentes da fórmula (passageiros ou carga), a sua utilização permanece adequada, já que se ponderam esses dois dados com vistas a identificar uma medida comparável.

8. Com relação à adição de critérios ambientais ao cálculo da variação tarifária, entende-se que tal matéria deve ser regulamentada de forma específica, em que pese não seja possível rever a regulação tarifária para acrescentar tais questões, se considerado que os incentivos do modelo se aplicam ao cumprimento das regras estabelecidas.

9. Quanto à manutenção do subsídio cruzado entre aeroportos do sistema administrado pela INFRAERO, informa-se tratar-se de uma decisão governamental, de forma que a Empresa seja capaz de custear os serviços prestados pelos aeroportos que administra com recursos oriundos do próprio sistema. A utilização de recursos externos (públicos ou privados), mecanismo que eliminaria a necessidade dos subsídios cruzados, não foi apresentada, pelo governo, a esta Agência. No entanto, cabe esclarecer que os subsídios tendem a diminuir com o tempo tendo em vista que a metodologia proposta estabelece incentivos para a redução de custos em todos os aeroportos. Do mesmo modo, o subsídio entre atividades aeroportuárias também deve diminuir dado que as atividades com maior distorção entre suas receitas e custos são aquelas que serão recompostas nas revisões. Além disso, cabe ressaltar que a atual proposta visa tornar transparente o montante desse subsídio, de forma que a sociedade tenha conhecimento dos dados e de forma a amparar futuras decisões governamentais acerca do sistema INFRAERO. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

10. Em relação ao valor da tarifa de embarque, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a tornar mais claro que o seu valor deverá ser aquele estabelecido pelo administrador aeroportuário, na data da compra do bilhete de passagem, para a data e horário de embarque do passageiro. Ressalta-se que essa definição decorre de princípio de facilitação da OACI, segundo o que se deve evitar a cobrança da tarifa de embarque no aeroporto, o que ocorreria no caso

de o passageiro ter que pagar ou receber algum valor decorrente da variação da tarifa entre o período de aquisição da passagem e seu efetivo embarque. Destarte, entende-se que os administradores aeroportuários e as empresas aéreas deverão buscar o aprimoramento de seus sistemas com vistas a aperfeiçoar a troca de informações, buscando, se julgarem interessante, exemplos internacionais de como esse controle é realizado, considerando ser essa prática comum nos aeroportos que têm suas tarifas reajustadas periodicamente. Ademais, destaca-se que será o administrador aeroportuário que absorverá os efeitos da variação tarifária que ocorrer entre a data da compra do bilhete e do embarque, e não as empresas aéreas.

2.2.31. MANIFESTAÇÃO Nº 31

Nome do manifestante: Fernanda Ledo Marciniuk
Organização: particular.
E-mail: flmarciniuk@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Novo artigo.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Novo artigo nas disposições finais: Art. XXX. Na hipótese de o operador de aeródromo não comunicar à ANAC obras em aeroportos que impactem negativamente na operação com uma antecedência de 6 (seis) meses, ficarão as empresas aéreas que operem no aeroporto desobrigadas a pagar tarifas aeroportuárias durante o período de duração das obras.
JUSTIFICATIVA
Sugere-se que, caso o operador aeroportuário não consiga se planejar com uma antecedência considerada necessária (por exemplo 6 meses), que o mesmo seja penalizado não podendo cobrar as tarifas aeroportuárias das empresas aéreas, como forma de compensação por transtornos causados.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que: 1. Cumpre esclarecer, inicialmente, que não é competência da ANAC a decisão, ou mesmo avaliação, qualitativa sobre os investimentos a serem realizados pela INFRAERO. Ademais, entende-se não ser possível a adoção da medida sugerida, dado os dispositivos regulamentares vigentes, segundo os quais não há previsão legal para a isenção sugerida. É importante frisar, contudo, que a metodologia proposta, ao estipular metas de eficiência com base em custos (WLU/Custos), incentiva o administrador aeroportuário a realizar investimentos eficientes, já que os valores de depreciação e remuneração dos ativos afetarão os custos que serão observados para aferição do alcance de sua meta.

Assim, se realizados investimentos que não são de fato necessários ou não resultam em aumentos de demanda, o administrador tem a sua relação do índice WLU/custo prejudicada, o que refletirá em resultados de realização de metas que afetarão os reajustes de suas tarifas.

2.2.32. MANIFESTAÇÃO Nº 32

Nome do manifestante: Fernanda Ledo Marciniuk
Organização: particular.
E-mail: flmarciniuk@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Anexo I Art. 11. O percentual do superávit das atividades não reguladas a ser utilizado para o rateio referido no art. 10 será definido com base na razão entre o déficit total das atividades aeroportuárias e o déficit total das atividades tarifadas dos aeroportos.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Anexo I Art. 11. O superávit das atividades não reguladas será utilizado para o rateio referido no art. 10. (sem incisos)
JUSTIFICATIVA
Considerando que não se tem bons indicadores de produtividade para se medir a eficiência do operador aeroportuário e que o fato de o mesmo ser ineficiente não pode servir como desculpa para que a tarifa seja majorada, sugere-se que, em um primeiro momento, toda a receita comercial seja revertida em prol da modicidade tarifária, para, na revisão tarifária subsequente, onde já se terá bons indicadores de produtividade, conforme documentos disponibilizados, se chegue a um valor percentual das receitas comerciais que não reverta para abater das tarifas, incentivando o operador a explorar comercialmente o aeroporto. Não obstante, a adoção dessa proposta servirá para deixar a regulação tarifária dos aeroportos em geral nos mesmos moldes propostos para o ASGA.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que: 1. Quanto à utilização do superávit das atividades não-reguladas, a Resolução será alterada para estabelecer uma estrutura de incentivos mais adequada. Dessa forma, será considerado, nesta primeira revisão, 100% do superávit das atividades não reguladas para identificação das atividades deficitárias, conforme metodologia de rateios apresentada na proposta. A partir da segunda revisão, o percentual do superávit a ser utilizado dependerá do alcance das metas de eficiência em cada categoria, conforme metodologia a ser descrita na Resolução, de forma que o percentual do superávit a ser utilizado seja tanto maior quanto menor for o alcance da meta da categoria. Essa alteração visa acentuar os

incentivos pela busca por eficiência e, consequentemente, redução dos déficits.

2.2.33. MANIFESTAÇÃO Nº 33

Nome do manifestante: Marcela Quental
Organização: Oceanair Linhas Aéreas S.A. – "Avianca".
E-mail: juridico@oceanair.com.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Art.3º (...) § 2º As tarifas estabelecidas poderão ser majoradas em até 20% (vinte por cento) acima do teto fixado, de acordo com critérios objetivos e não discriminatórios, desde que o valor médio tarifário arrecadado, calculado conforme metodologia estabelecida no Anexo III desta Resolução, não ultrapasse o valor máximo estabelecido pela ANAC. §4º Os descontos ou aumentos praticados deverão ser comunicados à ANAC e tornados públicos com antecedência mínima de 15 (quinze) dias. Art. 4º Os superávits decorrentes de atividades não reguladas serão computados no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária. Art. 11. A ANAC estabelecerá a metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado aos usuários da infraestrutura aeroportuária. Art. 14. (...) § 2º A avaliação da qualidade de serviço será considerada no cálculo da revisão tarifária e/ou na fórmula de reajuste dos anos subseqüentes, conforme metodologia definida pela ANAC.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Art.3º (...) § 2º As tarifas estabelecidas poderão ser majoradas em até 20% (vinte por cento) acima do teto fixado, de acordo com critérios objetivos e não discriminatórios, desde que o valor médio tarifário arrecadado, calculado conforme metodologia estabelecida no Anexo III desta Resolução, não ultrapasse o valor máximo estabelecido pela ANAC, ***ficando a cargo da Autoridade Aeroportuária a responsabilidade pelo recolhimento das tarifas.*** §4º Os descontos ou aumentos praticados deverão ser comunicados à ANAC e tornados públicos com antecedência mínima de ***60 (sessenta)*** dias. Art. 4º Os superávits decorrentes de atividades não reguladas serão computados no cálculo do teto tarifário, com vistas a favorecer a modicidade tarifária, ***sendo necessário o desenvolvimento de metodologia similar à já existente para as referidas atividades.***

Art. 11. A ANAC estabelecerá a metodologia de avaliação da qualidade de serviço prestado ***pela Autoridade Aeroportuária*** aos usuários, ***levando em consideração a infraestrutura de cada aeroporto.***

> Art. 14. (...) § 2 - A avaliação da qualidade de serviço será considerada no cálculo da revisão tarifária e/ou na fórmula de reajuste dos anos subseqüentes, conforme metodologia definida ***no Anexo _***.

JUSTIFICATIVA

Art.3º, §2- tendo em vista as dificuldades tecnológicas do sistema utilizado pelas Empresas Aéreas, em função do novo cenário de tarifas de embarque variável, seria possível ser atribuída a Autoridade Aeroportuária a responsabilidade deste recolhimento.

Art.3º, §4 – o referido prazo deverá ser alterado, pois as empresas aéreas teriam que realizar as alterações em seus sistemas, sendo que as alterações seriam muito custosas.

Art.4-Os serviços aeronáuticos já são remunerados por legislação específica. Para que os demais serviços aeronáuticos participem deste rateio, seria necessário o desenvolvimento de metodologia similar para este tipo de serviço.

Art. 11 – A utilização do parâmetro de produtividade beneficia a ineficiência, tendo em vista que aqueles aeroportos com infraestrutura mínima e, por conseguinte com menores custos, e grande número de passageiros seriam beneficiados. Assim, mesmo para a primeira fase, julgamos que este critério deveria ser reavaliado.
A referida metodologia deverá garantir que as tarifas em tela somente poderão recuperar o custo de manutenção, dado que o investimento propriamente dito já foi pago pelo setor. Quanto a remuneração de capital, o mesmo não deve ser considerado quando oriundo do ATAERO, dado que este é recurso do próprio sistema.

Art. 14º-§2, a ANAC deverá apresentar a metodologia que será adotada, antes de estipular qualquer avaliação.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Quanto à arrecadação das tarifas aeroportuárias, cumpre esclarecer que, dado o princípio de facilitação da OACI, deve-se evitar a cobrança da tarifa de embarque no aeroporto, o que ocorreria no caso de o passageiro ter que pagar ou receber algum valor decorrente da variação da tarifa entre o período de aquisição da passagem e seu efetivo embarque. Diante disso, a proposta de Resolução será alterada com vistas a tornar mais claro que o valor da tarifa de embarque a ser pago pelo passageiro no ato da compra da passagem deverá ser aquele estabelecido pelo administrador aeroportuário, na data da compra do bilhete de passagem, para a data e horário de embarque do passageiro. Destarte, entende-se que os administradores aeroportuários e as empresas aéreas deverão buscar o aprimoramento de seus sistemas com vistas a aperfeiçoar a troca de informações, buscando, se julgarem interessante, exemplos internacionais de como esse controle é realizado, considerando ser essa prática comum nos aeroportos que têm suas tarifas reajustadas periodicamente.

2. Quanto ao prazo para publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de

Resolução será alterada, nos seguintes termos:

(i) prazo de 45 dias entre a publicação e início da vigência dos valores máximos tarifários reajustados anualmente para atualização monetária ou que sofrerem revisão tarifária;

(ii) prazo de 30 dias entre a publicação e início da vigência dos valores estabelecidos pelo administrador aeroportuário, em tabela própria.

3. Em relação à metodologia de avaliação da qualidade de serviço dos aeroportos, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Dessa forma, a resolução combinará incentivos à busca pela eficiência por meio da metas atribuídas aos aeroportos e o aprimoramento da qualidade do serviço por meio dos parâmetros de qualidade que futuramente afetarão as tarifas aeroportuárias.

2.2.34. MANIFESTAÇÃO Nº 34

Nome do manifestante: Pedro Gilson Azambuja
Organização: SINEAA (Sindicato Nacional das Empresas Administradoras Aeroportuárias).
E-mail: contato.sineaa@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
REMUNERAÇÃO DO ADMINISTRADOR
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Fica estipulado como taxa de administração, para remuneração do Administrador de Aeroporto Público, o valor de 20% do total de Despesas do Aeroporto sob concessão da Autoridade Aeronáutica. Essa taxa de administração será somada ao total de Despesas do Aeroporto, antes dos demais cálculos da revisão tarifária.
JUSTIFICATIVA
Na atual conjuntura econômica, em que já existem empresas privadas administrando aeroportos públicos, será necessário estipular um valor, como forma de remuneração para empresa responsável pela administração de aeroportos públicos, a fim de criar uma forma de incentivo ao desenvolvimento da qualidade do serviço prestado ao usuário e a devida remuneração ao Administrador Aeroportuário. Além disso, há necessidade de investimentos intensivos, visando a adequação tecnológica em safety e security, a fim de atender as exigências das normas se segurança nacionais e internacionais.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que: 1. A remuneração do administrador privado de um aeródromo público deverá ser estabelecida em cada contrato, podendo, portanto, variar de acordo com as condições nele estabelecidas. Assim,

informa-se que essa questão não faz parte do escopo da presente Resolução.

2.2.35. MANIFESTAÇÃO Nº 35

Nome do manifestante: Pedro Gilson Azambuja
Organização: SINEAA (Sindicato Nacional das Empresas Administradoras Aeroportuárias).
E-mail: contato.sineaa@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Ademais, será permitido ao administrador cobrar tarifas até **20%** maiores do que as estabelecidas pela ANAC. Contudo, esse gerenciamento tarifário deverá ser efetuado de forma que o valor médio de cada tarifa, arrecadado anualmente em cada aeroporto, seja menor ou igual ao estipulado pela ANAC para aquela atividade. (EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS - PAG 6) Além disso, o modelo inova ao permitir que o administrador dê descontos ou cobre tarifas até **20%** maiores do que as estabelecidas pela ANAC. (EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS - PAG 33)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Ademais, será permitido ao administrador cobrar tarifas até **40%** maiores do que as estabelecidas pela ANAC. Contudo, esse gerenciamento tarifário deverá ser efetuado de forma que o valor médio de cada tarifa, **excluindo-se aquelas cobradas entre o período de 22:00 às 05:00**, arrecadado anualmente em cada aeroporto, seja menor ou igual ao estipulado pela ANAC para aquela atividade. (EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS - PAG 6) Além disso, o modelo inova ao permitir que o administrador dê descontos ou cobre tarifas até **40%** maiores do que as estabelecidas pela ANAC.
JUSTIFICATIVA
No caso dos aeroportos que operam H12(Sol a Sol) a requisição de serviços noturnos(entre 22:00 e 05:00) pelas empresas aéreas acarreta um aumento no custo das operadoras aeroportuárias que desencadeia também em um aumento do valor do. Acreditamos que este aumento deveria ser estendido também às tarifas aeroportuárias, possibilitando um acréscimo de até 40% em operações ocorridas entre 22:00 e 05:00. Como este aumento está ligado a um aumento de custo acreditamos também que as tarifas cobradas entre o período de 22:00 às 05:00 não devam ser consideradas na média mensal.
1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que: 1. Em relação ao gerenciamento tarifário, informa-se que a resolução não restringe os critérios, como faixas de horário, para a realização de descontos ou majoração de até 20%. Quanto à definição do percentual de 20% para a majoração das tarifas, por sua vez, cabe esclarecer que a Agência entendeu ser prudente determinar um percentual conservador neste primeiro momento, permitindo aos

administradores aeroportuários e seus usuários se adaptarem a essa nova ferramenta de gerenciamento. Contudo, esse percentual poderá ser alterado futuramente, caso a ANAC julgue conveniente, o que será amplamente discutido com o público, por meio da realização de nova audiência.

2.2.36. MANIFESTAÇÃO Nº 36

Nome do manifestante: Pedro Gilson Azambuja
Organização: SINEAA (Sindicato Nacional das Empresas Administradoras Aeroportuárias).
E-mail: contato.sineaa@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
A INFRAERO é citada em alguns trechos da EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS aonde o termo correto a ser utilizado seria administrador(a) aeroportuário(a). Deve-se trocar "INFRAERO" pelo termo "administradora aeroportuária" nos trechos abaixo. V – Custo: composto pelos custos operacionais, financeiros, depreciação e remuneração dos bens da União e da **INFRAERO**; - Pag 3 VII – Funcionários orgânicos: são os funcionários contratados pela **INFRAERO** via concursos ou cargos comissionados ou, ainda, aqueles cedidos de outros órgãos, autarquias ou empresas públicas à Empresa; - Pag 3 VIII – Funcionários terceirizados: são os funcionários de pessoas jurídicas contratadas pela **INFRAERO** para exercer, nesta Empresa, atividades específicas; - Pag 3 As receitas do ATAERO não entram no cômputo da situação operacional da **INFRAERO,** devendo ser utilizadas somente para a realização de investimentos futuros em infra-estrutura aeroportuária. – Pag 10 Funcionário = funcionários orgânicos + funcionários terceirizados, lotados em cada aeroporto da **INFRAERO**. – Pag 22
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
V – Custo: composto pelos custos operacionais, financeiros, depreciação e remuneração dos bens da União e da **administradora aeroportuária**; - Pag 3 VII – Funcionários orgânicos: são os funcionários contratados pela **administradora aeroportuária** via concursos ou cargos comissionados ou, ainda, aqueles cedidos de outros órgãos, autarquias ou empresas públicas à Empresa; - Pag 3

VIII – Funcionários terceirizados: são os funcionários de pessoas jurídicas contratadas pela **administradora aeroportuária** para exercer, nesta Empresa, atividades específicas; - Pag 3

As receitas do ATAERO não entram no cômputo da situação operacional da **administradora aeroportuária,** devendo ser utilizadas somente para a realização de investimentos futuros em infra-estrutura aeroportuária. – Pag 10

Funcionário = funcionários orgânicos + funcionários terceirizados, lotados em cada aeroporto da **administradora aeroportuária**. – Pag 22

JUSTIFICATIVA

Esta revisão tarifária incidirá sobre todos os Aeroportos Públicos e não apenas aqueles cuja concessão é da Empresa Brasileira de infra-estrutura Aeroportuária. Apesar de no presente momento os dados utilizados para a revisão tarifária virem unicamente da INFRAERO, nas futuras revisões estes dados também serão recebidos dos demais administradores aeroportuários. Por este motivo solicitamos que seja substituído nos trechos acima o termo "INFRAERO" pelo termo "administradora aeroportuária".

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Em relação à definição de custo levantada na presente contribuição, informa-se que a Resolução será alterada para abranger os demais administradores aeroportuários.
2. Quanto às definições relativas aos funcionários, informa-se que as elas foram descritas nesses termos por tratarem de insumos de um procedimento específico, só realizado na primeira revisão tarifária em que, de fato, são utilizados somente os dados da INFRAERO.

2.2.37. MANIFESTAÇÃO Nº 37

Nome do manifestante: Pedro Gilson Azambuja
Organização: SINEAA (Sindicato Nacional das Empresas Administradoras Aeroportuárias).
E-mail: contato.sineaa@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Cobrança de 50% no valor do Preço Unificado de Pouso e Embarque nas operações de helicópteros. (PORTARIA N° 631/DGAC, DE 28 DE ABRIL DE 2003 – MINISTÉRIO DA DEFESA – COMANDO DA AERONÁUTICA – DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O valor do Preço Unificado de Pouso e Embarque cobrado para operações de helicópteros não terá diferenciação quanto às demais aeronaves.

JUSTIFICATIVA

De acordo com as atuais normas de segurança da ICAO(OIAC), os procedimentos de pouso e decolagem de aeronaves de asa rotativa devem utilizar a mesma infra-estrutura aeroportuária que as demais aeronaves. Como a grande maioria dos aeroportos brasileiros não possui heliponto, as operações de pouso e decolagem das aeronaves de asa rotativa ocorrem da mesma forma que as aeronaves de asa fixa, utilizando a pista. Outro ponto sustentado pela ICAO(OIAC) é que uma aeronave de asa rotativa necessita de uma pista de no mínimo 1.000m de comprimento para suas operações. Sendo assim é necessária a manutenção de uma pista em boas condições para estas operações.

Quantos a utilização das facilidades de embarque e desembarque de passageiros a ANAC não diferencia o uso entre aeronaves de asa fixa e de asa rotativa.

Sendo assim não há motivos para que as aeronaves de asa rotativa terem uma tarifa reduzida em relação as aeronaves de asa fixa.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Em relação às tarifas cobradas das operações de aeronaves de asas rotativas, informa-se que a alteração sugerida afetaria direitos de usuários que não estavam previstos inicialmente na resolução proposta. Assim, essa questão poderá ser discutida com o público em momento oportuno, por meio da realização de nova audiência pública.

2.2.38. MANIFESTAÇÃO Nº 38

Nome do manifestante: Pedro Gilson Azambuja
Organização: SINEAA (Sindicato Nacional das Empresas Administradoras Aeroportuárias).
E-mail: contato.sineaa@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Manutenção dos subsídios cruzados entre os aeroportos: a manutenção deste subsídio deve-se ao fato de que sua eliminação implicaria em intenso aumento das tarifas dos aeroportos mais deficitários, ou, em regra, daqueles com baixa utilização. Para esses aeroportos, tendo em vista a baixa demanda existente, não é possível igualar receitas a custos simplesmente via aumento de preços, pois as tarifas seriam tão elevadas que, possivelmente, tornaria a utilização desse aeroporto inviável aos usuários. É necessário, por outro lado, criar incentivos para a diminuição de custos nesses aeroportos, de forma que esses subsídios possam, ao menos, diminuir no longo prazo. Assim, a manutenção do subsídio assegura a sustentabilidade financeira da atual rede de aeroportos, mantendo a atual estrutura de integração nacional. Vale ressaltar que a proposta estabelece critérios objetivos para o subsidio cruzado entre aeroportos e torna públicos os resultados financeiros das atividades aeroportuárias. Assim, o governo e a sociedade poderão ter acesso às informações necessárias para eventuais

alterações da estrutura atual.

(EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS – PAG 5)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Manutenção dos subsídios cruzados entre os aeroportos nas 3 primeiras revisões de preço: a manutenção deste subsídio deve-se ao fato de que sua eliminação imeditata implicaria em intenso aumento das tarifas dos aeroportos mais deficitários, ou, em regra, daqueles com baixa utilização. Para esses aeroportos, tendo em vista a baixa demanda existente, não é possível igualar receitas a custos simplesmente via aumento de preços, pois as tarifas seriam tão elevadas que, possivelmente, tornaria a utilização desse aeroporto inviável aos usuários. É necessário, por outro lado, criar incentivos para a diminuição de custos nesses aeroportos, de forma que esses subsídios possam diminuir no longo prazo. **Assim, com vista à redução dos subsídios externos para os aeroportos que não integram a atual rede de aeroportos da Infraero, a partir da 3ª revisão tarifária será iniciado um processo de redução sistemática de subsídios cruzados entre aeroportos.**

JUSTIFICATIVA

Os subsídios cruzados se aplicam unicamente a rede de aeroportos administrada pela Infraero que apesar de representar grande parte do movimento de aeronaves no país, representa apenas cerca de 30% dos aeroportos tarifadores. Assim é necessário que uma política nacional procure solucionar o problema dos demais aeroportos. A partir da 3ª revisão, apresentando-se um plano de contas dos aeroportos não controlados pela Infraero, a ANAC poderá enquadrar melhor esta revisão tarifária ao caso de cada aeroporto. Se a política de subsídios cruzados continuar após esta fase, ela irá destorcer a necessidade de revisão tarifária de alguns aeroportos que não são beneficiados por esta política.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. A Exposição de Motivos é um documento que visa auxiliar no entendimento da resolução e, portanto, não é objeto de alterações por não resultar em qualquer alteração da norma. Quanto à sugestão apresentada, informa-se que a existência dos subsídios cruzados entre os aeroportos da INFRAERO, conforme exposto na Exposição de Motivos, é uma realidade, e, tal qual, é adotada como premissa para o modelo e que os mecanismos dispostos têm exatamente a função de preservá-la, embora assegurando incentivos para que os aeroportos, mesmo os deficitários, busquem aprimorar a eficiência na prestação dos serviços, cujos resultados são a diminuição dos déficits e da necessidade de subsídios.

Cabe ressaltar que a atual proposta visa tornar transparente o montante desse subsídio, de forma que a sociedade tenha conhecimento dos dados e de forma a amparar futuras decisões governamentais acerca do sistema INFRAERO. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

2. Em relação à regulamentação do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública, de forma que a viabilizar, entre outros, a incorporação de

dados de aeroportos que não integram a rede administrada pela INFRAERO.

2.2.39. MANIFESTAÇÃO Nº 39

Nome do manifestante: Pedro Gilson Azambuja
Organização: SINEAA (Sindicato Nacional das Empresas Administradoras Aeroportuárias).
E-mail: contato.sineaa@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Revisão do conceito de formação do Preço Unificado de Pouso e Embarque da Aviação Geral.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Inclusão do texto abaixo:

O preço unificado de pouso e embarque será resultado da soma de duas parcelas sendo a primeira correspondente ao valor da tarifa de pouso considerada para a aeronave e a segunda, a taxa de embarque referente à aviação comercial do aeroporto multiplicado pelo número de passageiros médio por faixa de PMD, categoria aeroportuária e a natureza da operação, se doméstica ou internacional. O número de passageiros médio por aeronave dentro de cada faixa de PMD pode ser obtido conforme a tabela abaixo:

Faixa de PMD	Média de Passageiros
Até 1.499	1
de 1.500 Até 2.499	2
de 2.500 Até 4.499	3
de 4.500 Até 6.499	4
de 6.500 Até 12.499	5
de 12.500 Até 24.499	23
de 24.500 Até 48.499	42
de 48.500 Até 100.499	77
de 100.500 Até 200.499	88
de 200.500 Até 300.499	135
Acima de 300.499	262

Alterar o texto abaixo:

Por outro lado, quanto à atividade de embarque, os passageiros da aviação geral utilizam a mesma infra-estrutura daquela utilizada pelos passageiros da aviação regular e charter, de modo que os custos relativos aos terminais de embarque da aviação geral são contabilizados igualmente. (EXPOSIÇÃO

DE MOTIVOS – PAG 25)

Exclusão do texto abaixo:
O preço unificado, de embarque e pouso, sofrerá, para cada faixa de PMD, o mesmo reajuste percentual calculado para a tarifa de pouso das operações classificadas como Grupo I, de acordo com cada categoria, conforme descrito na seção anterior. (EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS – PAG 24)

JUSTIFICATIVA

Quando houve a criação do preço unificado de pouso e embarque da aviação geral, raríssimos aeroportos prestavam serviço de inspeção de embarque nos passageiros na aviação geral. Atualmente os aeroportos são obrigados a prestar este tipo de serviço o que eleva seus custos. Este problema é agravado nos aeroportos de baixa movimentação e não controlados pela Infraero.

Excluindo os principais aeroportos controlados pela INFRAERO, a maioria dos aeroportos tem a Aviação Geral como fator mais importante de sua utilização. Para que estes aeroportos possam operar sem déficit é necessário que seja feita uma alteração nas tarifas do Grupo II. A alteração que sugerimos se baseia nas seguintes premissas:

A infra-estrutura utilizada para embarque de passageiros e pouso de aeronaves da aviação geral é a mesma utilizada pela aviação comercial na grande maioria dos aeroportos, logo o valor do preço único de pouso e embarque na aviação geral deve atender a este novo conceito de formação proposto.

Além de ser utilizada a mesma infra-estrutura, os custos fixos das atividades de Embarque na aviação geral são os mesmos da aviação comercial, porém como é sabido, as aeronaves de aviação comercial comportam em média mais passageiros que as aeronaves utilizadas na aviação geral, portanto este custo fixo pode se diluir melhor entre as tarifas de embarque na aviação comercial. Partindo deste princípio sabemos que o custo de embarque de passageiros da aviação geral é maior que o da Aviação comercial o que deixa claro a necessidade de uma revisão para o preço único de pouso e embarque.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Em relação às alterações propostas quanto à cobrança do preço unificado cobrado das operações da aviação geral, informa-se que a alteração sugerida afetaria direitos de usuários que não estavam previstos inicialmente na resolução proposta. Assim, essa questão poderá ser discutida com o público em momento oportuno, por meio da realização de nova audiência pública.

2.2.40. MANIFESTAÇÃO Nº 40

Nome do manifestante: Marcelo Crema
Organização: particular.
E-mail: macrema@gmail.com
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE

ABORDAR

A metodologia proposta para a definição de metas de eficiência pode ser aprimorada, tendo em vista que os aeroportos, nas revisões futuras, terão reduzidos seus incentivos para a busca de melhores evoluções de eficiência, já que esses bons resultados culminarão, posteriormente em metas mais elevadas para os aeroportos mais ineficientes. Interessante ressaltar também que, com a atual proposta, os aeroportos não têm incentivos para exceder o alcance de sua meta ou desincentivos para evitar o deterioramento dos seus atuais índices de WLU/custo. Finalmente, não se explicita quais dados serão considerados para aferição do resultado do alcance das metas.

Para que o cálculo do reajuste anual seja compatível com o prazo em que se esperam publicar as novas tarifas (sempre em primeiro de janeiro) é importante que seja estabelecido como fonte de dados do IPCA a serem utilizados o período de 12 meses antes do momento do cálculo, tendo início no mês de dezembro do ano anterior ao invés de considerar os dados de janeiro a dezembro de um ano. Ademais, nota-se também que o prazo da compensação dos excedentes dos valores tarifários médios não é compatível com a realização do reajuste anual das tarifas do ano seguinte, dada a impossibilidade de obtenção dos dados para realização tempestiva dos cálculos.

Não é claro qual é o valor da tarifa de embarque que o passageiro irá pagar, se o valor do dia da compra da passagem ou alguma estipulada para o dia em que ele irá embarcar, assim como não está previsto qual será a tarifa cobrada do passageiro no caso da remarcação de sua passagem e quem é responsável pela arrecadação da mesma. Também não está explícito na norma que a ANAC publicará de forma periódica as novas tarifas, sempre que alteradas, e quando o fará.

A metodologia de rateio das receitas comerciais prevista poderia ser aprimorada para melhor atender o objetivo de manutenção de subsídio cruzado entre os aeroportos, de forma que o seu resultado superavitário subsidie as atividades aeroportuárias e não as próprias atividades que geram esse tipo de receita, o que ocorre na presente situação. Além disso, sugere-se que 100% do superávit dessas receitas seja utilizado para modicidade tarifária, evitando majorações muito elevadas das tarifas, o que se espera após tanto tempo sem atualização monetária dos seus valores.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Em relação à estrutura de incentivos para alcance das metas, esta proposta de Resolução será alterada para determinar o seguinte:

a. Para o aeroporto que tenha apresentado alcance de meta inferior a 0% (zero por cento), a meta estabelecida deverá incidir sobre o seu WLU/Custo identificado na revisão anterior, evitando que o administrador tenha incentivos para que, uma vez verificado que não melhorará seu índice, decida piorar sua situação de forma que sua meta futura incida sobre um índice pior de eficiência.

b. Para o aeroporto que tenha apresentado alcance de meta superior a 100% (cem por cento), a meta estabelecida deverá incidir sobre o WLU/Custo que o aeroporto apresentaria na situação de alcance da integralidade da meta, de forma que o administrador que já tenha alcançado sua meta tenha

incentivos para continuar melhorando seus índices de eficiência.

c. A melhor evolução identificada, em cada categoria, na primeira revisão tarifária, será utilizada como referência de taxa de variação mínima a ser considerada nas revisões subseqüentes quando da atribuição das metas de eficiência, de forma a evitar que os administradores evitem alcançar na integralidade suas metas com vistas a terem metas menores nas revisões subsequentes.

2. Em relação aos índices do IPCA que serão utilizados nos reajustes tarifários anuais, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a considerar a variação do IPCA referente ao período de 12 meses imediatamente anterior ao mês em que for realizado o cálculo do reajuste tarifário, de forma que a efetiva disponibilização desses índices esteja temporalmente adequada ao momento de realização do cálculo das novas tarifas.

3. Quanto à publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a explicitar que a ANAC o fará sempre que eles sofrerem alterações, ressaltando-se que a publicação da tabela com os valores que o administrador aeroportuário decidir cobrar, respeitadas as condições estabelecidas na Resolução, é de sua responsabilidade.

4. Sobre o valor da tarifa de embarque, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a tornar mais claro que o seu valor deverá ser aquele estabelecido pelo administrador aeroportuário, na data da compra do bilhete de passagem, para a data e horário de embarque do passageiro.

5. No que se refere às receitas comercias, informa-se que esta proposta de Resolução será alterada para aprimorar o mecanismo de utilização das receitas para fins de subsídio cruzado, de forma que a receita total das atividades não reguladas obtidas pela INFRAERO seja rateada entre as categorias, na proporção de seus custos.

6. Quanto à utilização do superávit das atividades não-reguladas, a Resolução será alterada para estabelecer uma estrutura de incentivos mais adequada. Dessa forma, será considerado, nesta primeira revisão, 100% do superávit das atividades não reguladas para identificação das atividades deficitárias, conforme metodologia de rateios apresentada na proposta. A partir da segunda revisão, o percentual do superávit a ser utilizado dependerá do alcance das metas de eficiência em cada categoria, conforme metodologia a ser descrita na Resolução, de forma que o percentual do superávit a ser utilizado seja tanto maior quanto menor for o alcance da meta da categoria. Essa alteração visa acentuar os incentivos pela busca por eficiência e, consequentemente, redução dos déficits.

2.2.41. MANIFESTAÇÃO Nº 41

Nome do manifestante: Cyriel Kronenburg
Organização: International Air Transport Association (IATA).
E-mail: kronenburc@iata.org
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

On behalf of our member airlines, the International Air transport Association (IATA) hereby submits its comments to the proposed economic regulation for airports by ANAC.

We would like to thank ANAC for the open and constructive proposal that seems to cover most of the issues of concern to international airlines. Without doubt further improvements would be possible to the system, several of them have been listed below, but the way ANAC has approached this review is one that we would like other Countries in the region to adopt.

IATA encourages ANAC to continue strengthening the regulation and enhancing Brazil's regulatory environment by ensuring a stronger regulatory role over all aviation infrastructure providers ensuring:
- Consultation
- Transparency
- Agreed investments
- Cost relatedness
- Efficiency

Although in broad lines, the draft regulation addresses most of IATA's previously expressed concerns and follows internationally accepted policies as set by ICAO in Doc 9082, we request ANAC to consider the following additions to the draft regulation:

Impact of regulation on charges
Given the significant impact the changes in regulation might have on the level of charges, airlines should be provided with full transparency as early as possible. We therefore recommend a full modeling be provided to airlines and associations on the exact impact the new regulation will have on existing rates and charges before the actual implementation takes place. This could be done in the form of a taskforce / working group that reviews the regulation and its effects.

Improvement of language on consultation
Airlines are directly affected by all decisions impacting costs, efficiency and airport charges. Accordingly, airlines should be fully engaged in upstream consultations on business plans, future investments and operations from a very early stage and continue to be engaged to successful conclusion.

The policies of the International Civil Aviation Organization (ICAO) on charges for airports and air navigation services are clear in Doc 9082/7: "wherever possible, changes should be made in agreement between users and providers". The goal of such consultation should be to reach consensus between the participants.

Although the aim of the ANAC model is to stimulate investment based on user requirements, the regulation contains too little directions that would require INFRAERO to consult with its users. IATA therefore recommends the regulation would include language that reflects the spirit of the following paragraph from ICAO Doc 9082/8:

23. Consultation with airport and air navigation services users before changes in charging systems or

levels of charges are introduced is important. The purpose of consultation is to ensure that the provider gives adequate information to users relating to the proposed changes and gives proper consideration to the views of users and the effect the charges will have on them. The aim should be that, wherever possible, providers and users reach an agreement. Failing such agreement, the provider would continue to be free to impose the charges proposed, subject to users having the right of appeal to a body independent of the provider, where available, but the appeal process should be consistent with the form of economic oversight adopted in the State concerned. If there is not an appeal mechanism in place it is even more important that providers and users make every effort to reach an agreement on any changes in charging systems or levels of charges before they are introduced.

24. It is important that users or their representative organizations be consulted concerning capacity development and investment plans. The purpose of such consultation is to ensure that the developments proposed meet the needs of users, and that users are aware of the financial implications in terms of the charges they would have to pay. Similarly, in order that providers may better plan their future financial requirements, users, particularly air carriers, should for their part provide advance planning data to individual providers on a 5- to 10-year forecast basis relating to future types, characteristics and numbers of aircraft expected to be used, the anticipated growth of aircraft movements, passengers and cargo to be handled, and other relevant matters.

Ideally INFRAERO would form a consultation committee (ACC) with airlines at each major airport, with regular meetings to involve the airlines in planning, decision making and to inform airlines of upcoming changes. This effort towards early engagement with airlines will help eliminate issues that arise too late in the process.

Key Performance Indicators
IATA fully supports the introduction of Key Performance Indicators for airports as part of this regulation. In setting the targets through the methodology of Work Load Units (WLU) one special consideration should be given to airports that handle significant traffic with very limited staff. To avoid creating an incentive for airports to under-staff in order to meet WLU targets, the target should be set in combination with a service level target.

Increase notification period
Any change in rates and charges should be announced to airlines 60 days ahead of its implementation (for domestic) and 120 days for international instead of the 15 days currently proposed by ANAC. Changes to pricing should be accompanied by a transparent justification.

ICAO policy on consultation (Doc 9082/8 paragraph 25) reads:
i) When a revision of charges or the imposition of new charges is contemplated by a provider or other competent entity, appropriate notice should normally be given to users or their representative bodies at least four months in advance……

Congestion pricing:
Although IATA would favor the ability for INFRAERO to stimulate new traffic and the opening of new routes, we oppose the formal introduction of congestion pricing, which is the likely result of the ability for INFRAERO to charge higher prices at high demand.

Aviation is substantially different then other markets where congestion pricing is implemented. Electricity, roads, hotels or theatre tickets are all straight-forward products and consumers and producers can easily switch, airport slots are not. Slots at less congested times are no substitutes for peaks. Congestion pricing is largely ineffective. The complexity of slots makes change difficult for airlines as described above, complexity of airline network connections adds to difficulty. High value time-sensitive business passengers are unlikely to switch. The likely effect will be a significant increase in costs for the eventual customer and/or a reduction in services to and from Brazil and the possible abuse of INFRAERO's monopoly position.

We therefore request the language on price differentiation be amended to prevent the use of incentives for peak pricing by INFRAERO.

ATAERO

IATA continues to challenge the legality of the ATAERO tax that continues to exist in the proposed regulatory model. ATAERO imposes a 50% surcharge (which has effectively illegally become a tax) on all airport charges.

It was originally put in place to fund airport investments and stabilize the currency, the idea being that once the needed investments were covered it would be eliminated. However, over a decade later it is still place and a significant portion of ATAERO funds is not being reinvested in the aeronautic sector. Airlines have pursued legal action in the past because it is widely agreed that this tax is illegal within the Brazilian constitution.

Several legal proceedings are currently still ongoing.

Under the newly proposed economic model, INFRAERO should be able to rely on a cost recovery model with built in efficiency factors without having to rely on Federal ATAERO contributions. ATAERO should be removed and replaced by site specific charges required for needed and agreed upon investments.

ATAERO funding that is currently being used to fund Air Traffic Control (DECEA) should entirely be replaced with a user fee, to be collected independently by DECEA from the user. Any remaining ATAERO funds should be made available for reinvestment in much needed infrastructure improvements.

Inflation Correction

We agree that allowing prices to be adjusted for inflation under the proposed price cap regime would provide a much needed incentive to improve efficiency, however we would like to limit the prices that can be adjusted for inflation to those sensitive to CPI/RBI, which excludes costs such as debt, depreciation or fixed costs.

Protection of non-regulated tariffs

Despite the positive effect the regulation will have on transparency and predictability of the existing regulated tariffs, IATA would like to caution for the possible increase of non regulated tariffs as a result. Several other privatized or regulated airports in the world have circumvented price caps by increasing other fees to airlines, such as employee parking, back-office rental, energy or fuel uplift. IATA urges ANAC to include these types of hidden costs in its regulation to prevent a shift of costs from regulated to non regulated fees. This point alludes to the transparency that airlines are requesting from ANAC.

Cross-subsidization between airports
Although it is evident that various smaller INFRAERO airports have difficulty attracting sufficient service to cover their costs, it is critical that ANAC implements a phased approach aimed at eventually eliminating the cross-subsidy between individual airports to avoid that users indirectly subsidize each other. If subsidization of smaller airports in the system is deemed necessary for political or social economical reasons, the subsidy should be directly granted from Federal funds, not from surplus generated at individual airports.

Summary
IATA fully supports the proposed price regulation of Brazilian airports and we encourage ANAC to implement the suggested changes to make this economic model one of the leading examples in the region.
We would like to thank the current and former staff at ANAC involved in this file for their transparent dialogue with the industry and remain open to provide any support needed to improve the aviation infrastructure and its regulatory model in Brazil.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. Em relação à realização de simulações, com dados reais, com vistas à identificação dos resultados em termos de variações tarifárias, ressalta-se que o objetivo desta Resolução é estabelecer o modelo segundo o qual serão definidas as tarifas, na busca de assegurar a existência de incentivos à eficiência e qualidade na prestação do serviço e resultados justos, tanto sob a ótica dos administradores aeroportuários quanto de seus usuários. Assim, é importante que se entenda que, como o modelo será utilizado em todas as revisões tarifárias, a sociedade deve aprovar os seus princípios, ou sua estrutura, estando os seus resultados sujeitos à conjuntura presente à época da revisão. Portanto, entende-se não ser indispensável a realização de simulações, dado que os resultados serão diferentes a cada revisão tarifária, já que cada uma contará com dados iniciais diferentes, mas, sim, é essencial que seus mecanismos assegurem os melhores resultados de desempenho dos administradores aeroportuários.

2. Quanto à realização de consultas juntos aos usuários sobre as decisões de investimentos dos administradores aeroportuários, informa-se que não há competência legalmente atribuída à ANAC para impor a criação de um comitê de consulta aos usuários. Contudo, esse pleito será analisado e, se julgado que a Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, seria o órgão adequado para tal, a demanda será encaminhada para seu conhecimento.

3. Sobre a utilização de indicadores de eficiência, informa-se que a ANAC compreende a importância de que a busca pela eficiência se dê sem prejuízos à qualidade do serviço prestado. Assim, cabe ressaltar que a Agência está em fase inicial do desenvolvimento da metodologia de avaliação da qualidade e sua regulamentação será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. A metodologia será acrescida ao modelo na segunda revisão tarifária, em 2013, de forma que, em que pese essa regulamentação não esteja vigente atualmente, entende-se que o período

sem sua previsão não é longo o suficiente de forma a gerar incentivos aos administradores para que depreciem deliberadamente os níveis de serviço oferecidos atualmente, tendo em vista que eles foram cientificados que serão demandados em relação a esse quesito no futuro próximo. Ademais, ressalta-se que, após sua aprovação, a regulamentação incidirá sobre os administradores aeroportuários com a antecedência necessária para que possam buscar a adequação ao exigido antes do impacto nos valores tarifários.

4. Em relação à ampliação do prazo para publicação dos novos valores tarifários, informa-se que a proposta de Resolução será alterada, nos seguintes termos:

(i) prazo de 45 dias entre a publicação e início da vigência dos valores máximos tarifários reajustados anualmente para atualização monetária ou que sofrerem revisão tarifária;

(ii) prazo de 30 dias entre a publicação e início da vigência dos valores estabelecidos pelo administrador aeroportuário, em tabela própria.

5. Em relação ao gerenciamento tarifário, cabe esclarecer que é razoável que os preços de um determinado bem ou serviço reflitam sua escassez. Assim, é plausível permitir aos administradores aeroportuários cobrarem um valor maior nos horários de congestionamento. De qualquer modo, informa-se que a realização do gerenciamento tarifário é uma faculdade do administrador aeroportuário que possui, ainda, dentro do escopo da Resolução flexibilidade para implementá-la, podendo, ou não, se dar por meio da cobrança diferenciada em hora-pico.

6. Em relação ao Adicional de Tarifa Aeroportuária, ou ATAERO, estabelecido por meio da Lei nº 7.920, de 12 de dezembro de 1989, informa-se que esta Agência não tem competência para proceder à sua extinção. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

7. Em relação aos reajustes anuais, informa-se que eles se darão sobre o valor integral das tarifas, com o objetivo de atualizá-las monetariamente, apenas. A atualização monetária considerando a separação de custos sugerida poderá ser realizada em momento futuro, após a regulamentação do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, de forma que o assunto seja amplamente discutido com o público, por meio da realização de audiência pública.

8. Quanto às atividades não-reguladas, cumpre observar que, dado os limites impostos pelos parâmetros de segurança e de qualidade do serviço, o seu desenvolvimento é benéfico para os usuários pois, de acordo com o modelo proposto, seu superávit será utilizado para modicidade tarifária. No que se refere à cobrança das empresas aéreas por outros serviços e instalações não-reguladas por esta Resolução, informa-se que o tema é tratado atualmente por meio da Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, que estabelece critérios e procedimentos para a alocação de áreas aeroportuárias, cujo conteúdo não é escopo desta norma.

9. Ainda sobre as atividades não-reguladas, informa-se que a Resolução será alterada para estabelecer uma estrutura de incentivos mais adequada. Dessa forma, será considerado, nesta primeira revisão, 100% do superávit das atividades não reguladas para identificação das atividades deficitárias,

conforme metodologia de rateios apresentada na proposta. A partir da segunda revisão, o percentual do superávit a ser utilizado dependerá do alcance das metas de eficiência em cada categoria, conforme metodologia a ser descrita na Resolução, de forma que o percentual do superávit a ser utilizado seja tanto maior quanto menor for o alcance da meta da categoria. Essa alteração visa acentuar os incentivos pela busca por eficiência e, consequentemente, redução dos déficits.

10. Por fim, quanto à manutenção do subsídio cruzado entre aeroportos do sistema administrado pela INFRAERO, informa-se tratar-se de uma decisão governamental, de forma que a Empresa seja capaz de custear os serviços prestados pelos aeroportos que administra com recursos oriundos do próprio sistema. A utilização de recursos externos (públicos ou privados), mecanismo que eliminaria a necessidade dos subsídios cruzados, não foi apresentada, pelo governo, a esta Agência. No entanto, cabe esclarecer que os subsídios tendem a diminuir com o tempo tendo em vista que a metodologia proposta estabelece incentivos para a redução de custos em todos os aeroportos. Do mesmo modo, o subsídio entre atividades aeroportuárias também deve diminuir dado que as atividades com maior distorção entre suas receitas e custos são aquelas que serão recompostas nas revisões. Além disso, cabe ressaltar que a atual proposta visa tornar transparente o montante desse subsídio, de forma que a sociedade tenha conhecimento dos dados e de forma a amparar futuras decisões governamentais acerca do sistema INFRAERO. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

2.2.42. MANIFESTAÇÃO Nº 42

Nome do manifestante: Keyla Torres da Silva Torres Bosco Matias
Organização: INFRAERO.
E-mail: keyla_torres@infraero.gov.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
a) Art. 3º § 3º As medidas administrativas cabíveis a que faz referência o texto referem-se à multa? *b) Preciso entender o seguinte:* Art. 7º Na primeira revisão tarifária serão estabelecidas as metas de eficiência a serem observadas quando da segunda revisão tarifária, conforme metodologia descrita nos Anexos I e II desta Resolução. Art. 10. As metas de eficiência que serão observadas na revisão subsequente serão estabelecidas conforme metodologia descrita no Anexo II desta Resolução. Por que o Anexo I só é mencionado na primeira revisão tarifária? *c)* O art. 12 informa que a ANAC definirá as regras de transição no que se refere aos valores tarifários que serão assumidos pelos aeroportos que vierem a ser classificados na categoria 01. Quando serão definidas estas regras? *d)* No art. 13 há menção de um modelo de plano de contas e de uma nova metodologia de rateio.

Queremos registrar que com relação ao plano de contas, no momento de sua elaboração deverá ser verificada a legislação vigente e que quando da elaboração de nova metodologia de custos deverá ser verificada a recomendação da ICAO.
e) Após aplicação do modelo de regulação algumas vezes, é necessário colocar um artigo com relação ao fato de que as tarifas de 1ª categoria sempre serão superiores as tarifas das demais categorias, a de 2º sempre superior as de 3ª e 4 ª, assim por diante, sendo que caso isso não ocorra que a ANAC deverá rever o modelo e ajustar para que esta pirâmide não se inverta, ou até mesmo, deixe de ser uma pirâmide.
f) Com relação à primeira revisão tarifária entendemos que deverão ser desconsideradas as receitas geradas pela tarifa de pouso no Aeroporto de Congonhas, considerando o previsto no art. 28.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

1) Dispõe sobre o modelo de regulação da forma de estabelecimento dos valores e da metodologia para reajuste das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso, permanência e dos preços unificado e de permanência.

2) *Considerando* que a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO administra aeroportos que processam cerca de 95 % (noventa e cinco por cento) do tráfego de passageiros e cargas no Brasil, o que atesta sua representatividade e viabiliza a utilização de seus dados na definição e aplicação da metodologia desta Resolução;

3) *Considerando* a decisão prolatada na Reunião Deliberativa da Diretoria realizada em __ de _____ de ____, resolve:

4) Art. 1º Estabelecer o modelo de regulação da forma de estabelecimento dos valores e da metodologia para reajuste das tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais, para os aeroportos públicos que não estejam sob condições tarifárias específicas definidas em ato de autorização ou contrato de concessão.

CAPÍTULO I – DAS DEFINIÇÕES

5) II - atividades aeroportuárias (ou simplesmente atividades): são aquelas remuneradas pelas tarifas aeroportuárias, definidas, para os efeitos desta Resolução, como as atividades de embarque de passageiros e de pouso e permanência de aeronaves – cujas formas de estabelecimento dos valores e da metodologia para reajuste das tarifas se encontram regulamentadas por esta Resolução – e as atividades de armazenagem e capatazia de carga, cujas tarifas se encontram definidas na regulamentação vigente;

6) III - atividades não reguladas: são as atividades para as quais não há regulação tarifária e que, portanto, geram receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, tais como aquelas provenientes da concessão de uso de áreas para exploração comercial, ganhos financeiros, prestação dos demais serviços não regulados, etc;

7) V – custo: composto pelos custos operacionais, administrativos, financeiros, depreciação e remuneração dos bens da União e da INFRAERO;

8) VII - empregados orgânicos: são os empregados contratados pela INFRAERO via concursos ou cargos comissionados ou, ainda, aqueles cedidos de outros órgãos, autarquias ou empresas públicas à

Empresa;

9) VIII - empregados terceirizados: são os empregados de pessoas jurídicas contratadas pela INFRAERO para exercer, na Empresa, atividades específicas;

10) X - índice de produtividade: corresponde à produtividade do trabalho, medido pela razão entre o WLU do aeroporto e o número de empregados alocados no mesmo;

11) XIII - reajuste anual: é a atualização monetária das tarifas aeroportuárias, realizada por meio da aplicação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou outro índice que venha a substituí-lo, ajustado pela dedução do fator X;

12) XV - tarifas reguladas: são aquelas sobre as quais se aplica o disposto nesta Resolução, a saber: tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência (domésticas e internacionais);

13) XVIII - WLU (*work load unit*) ou UCT (*unidade de carga de trabalho*): é uma medida de ponderação de passageiros e carga e se refere ao volume de cargas processadas, em quilos, dividido por 100 (cem) e somado ao número de passageiros processados no aeroporto, ou seja, uma WLU ou UCT equivale a um passageiro ou a 100 kg de carga;

14) O Capítulo I deverá ser novamente classificado por ordem alfabética.

CAPÍTULO II – DA REGULAÇÃO TARIFÁRIA

15) Alterar o nome do capítulo II para: da regulação tarifária – valores e metodologia para reajuste.

16) Art. 3º A regulação da forma de estabelecimento dos valores e da metodologia de reajuste das tarifas de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, domésticos e internacionais, será realizada por meio do estabelecimento de tetos tarifários, os quais sofrerão atualizações monetárias por intermédio de reajustes anuais e serão periodicamente redefinidos mediante revisões tarifárias...

17) Art. 3º § 1º As tarifas estabelecidas poderão ser reduzidas, pela administração aeroportuária, baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como o horário, dia, temporada ou facilidades disponíveis.

18) Art. 3º § 2º As tarifas estabelecidas poderão ser majoradas, pela administração aeroportuária, em até 20% (vinte por cento) acima do teto fixado, de acordo com critérios objetivos e não discriminatórios, desde que o valor médio anual tarifário arrecadado, calculado conforme metodologia constante do Anexo III desta Resolução, não ultrapasse o valor máximo estabelecido pela ANAC.

19) Art. 3º § 3º Os excedentes dos valores tarifários médios, se identificados, serão compensados no reajuste anual subsequente, sem prejuízo de eventuais medidas administrativas cabíveis.

20) Art. 3º § 4º As reduções ou aumentos praticados, pela administração aeroportuária, deverão...

21) Art. 11. A ANAC estabelecerá a metodologia de avaliação da qualidade de serviço, prestado aos usuários da infraestrutura aeroportuária a ser considerada a partir da 3ª revisão tarifária.

22) Art. 14. § 2º A avaliação da qualidade de serviço será considerada no cálculo da revisão tarifária e/ou na fórmula de reajuste dos anos subsequentes, conforme metodologia a ser definida pela ANAC.

23) Art. 16. Os reajustes dos tetos tarifários têm por objetivo atualizar monetariamente as tarifas, e serão realizados anualmente, sempre no mês de janeiro, pela aplicação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou outro índice que venha a substituí-lo, ajustado pela dedução do fator

X, conforme a fórmula abaixo:

CAPÍTULO III – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

24) Art. 21. O valor da tarifa de embarque, doméstica ou internacional, deve ser aquele vigente na data da prestação do serviço.

25) Art. 28. Fica revogada, a partir da publicação dos novos valores tarifários estabelecidos nos termos desta Resolução, a Resolução nº 103, de 23 de junho de 2009, publicada no Diário Oficial da União de 24 de junho de 2009, Seção 1, páginas 10 e 11.

26) Sugerimos a inclusão de dois itens: a) O presente modelo não se aplicará às tarifas de armazenagem e capatazia, que são regulamentadas pela Portaria nº 219/GC-5, de 27 de março de 2001; e b) Permanece em vigor a forma de cobrar as tarifas aeroportuárias de embarque, de pouso e de permanência estabelecidas na Portaria nº 306/GC-5 de 25 de março de 2003.

ANEXO I

27) Art. 2º § 4º Na segunda revisão e nas subsequentes poderão ser utilizados dados de outros aeroportos, se disponíveis.

28) Art. 3º No caso de número de aeroportos menor do que 5 (cinco) em uma categoria, esses, para a aplicação da metodologia, serão considerados em conjunto com aqueles da categoria imediatamente superior, aplicando-se a mesma variação nas tarifas das duas categorias.

29) Sugerimos que seja evidenciado no art. 8º na Seção I Da Primeira Etapa informações sobre o os dados da Sede e Superintendências Regionais e o momento em que serão rateados. Observa-se redação similar no parágrafo único do art. 9º do Anexo II.

Parágrafo único. Quando utilizados os dados da INFRAERO, somar-se-ão aos custos administrativos do aeroporto aqueles da Sede e das Superintendências Regionais, rateados entre os aeroportos.

Além disso, acrescentar qual o critério de rateio. Entendemos que será com base nos custos – ver alteração proposta para este parágrafo no item 43.

30) Art. 11. § 1º O déficit total das atividades tarifadas dos aeroportos corresponde à soma do déficit total das atividades aeroportuárias e das atividades de navegação aérea.

31) Art. 13 Incluir § 3º informando que na terceira revisão em diante serão levados em consideração também a qualidade de serviço, conforme metodologia que será estabelecida pela ANAC.

32) Art. 15. A variação tarifária será aplicada somente às atividades aeroportuárias deficitárias cujas formas de estabelecimento dos valores e da metodologia para reajuste das tarifas são reguladas por esta Resolução.

33) Art. 15. Parágrafo único. Sugerimos definir o que é “PTAX” no artigo 2º da Resolução.

ANEXO II

34) Art. 1º Parágrafo único. Os índices de produtividade média das categorias serão utilizados na primeira revisão tarifária, enquanto que as metas de eficiência serão utilizadas nas demais revisões, para parametrização da recomposição dos déficits das atividades aeroportuárias.

35) Art. 2º § 2º No caso de número de aeroportos menor do que 5 (cinco) em uma determinada categoria , os mesmos serão considerados em conjunto com aqueles da categoria imediatamente superior, aplicando-se a mesma variação nas tarifas das duas categorias.

36) Art. 4º Para cada aeroporto será calculado um índice anual de produtividade que afere a quantidade de carga e passageiros processados por empregado, considerando os anos de 2007 a 2009, conforme a fórmula abaixo:

Produtividade = *WLU/*Empregado

37) Art. 4º Parágrafo único. O número de empregados considerado neste cálculo corresponde à soma de empregados orgânicos e terceirizados alocados, pela INFRAERO, no aeroporto, considerando a média de 2009.

Substituir a palavra "funcionário" por "empregado" em toda a Resolução e Anexos.

38) Analisando a Exposição de Motivos e o Art. 5º observa-se que há um contrassenso, tendo em vista que na Exposição consta que serão utilizados apenas os dados de 2009 e no artigo 5º consta que será uma média simples dos três resultados. Caso optem pela média, faz-se necessário alterar o parágrafo único do artigo 4º, pois entendemos que deverão utilizar a média dos dados de empregados dos três anos.

39) Art. 8º § 1º - Entendemos que este parágrafo é desnecessário, tendo em vista que a meta de eficiência não será utilizada na primeira revisão, conforme § 1º do art. 13 do Anexo I.

§ 1º Na primeira revisão tarifária, a recomposição será realizada considerando o índice de produtividade média da categoria identificado conforme metodologia descrita no Anexo II.

40) Art. 8º sugiro que o § 2º se torne o 1º e que no 2º seja dado um exemplo da terceira revisão, sendo que o § 3º permaneceria como está.

41) Art. 8º § 5º - Entendemos que não há razão para permanecer, caso o item 38, deste formulário, seja aceito.

42) Sugerimos incluir na seção I um item esclarecendo sobre a carga, tendo em vista que entendemos que o dado de carga a ser utilizado deve ser o que impacta nos custos (neste caso seria a informação do TECA) e não os que passam pelo porão da aeronave (informação existente atualmente no sítio eletrônico da INFRAERO).

43) Art. 9º Parágrafo único. Quando utilizados os dados da INFRAERO, somar-se-ão aos custos administrativos do aeroporto aqueles da sua administração central e/ou regional, rateados entre os aeroportos com base nos custos.

ANEXO III

44) Art. 6º = valor médio arrecadado pela tarifa de permanência em pátio de manobras;

= tarifas praticadas pelo aeroporto na atividade de permanência em pátio de manobras; e

45) Art. 7º = tarifas praticadas pelo aeroporto na atividade de permanência em área de estadia;

46) CAPÍTULO VI DO PREÇO DE PERMANÊNCIA – PÁTIO DE MANOBRAS

47) CAPÍTULO VI Art. 9º

pm = valor médio arrecadado pelo preço de permanência em pátio de manobras;

pmi = preço de permanência em pátio de manobras praticado pelo aeroporto; e

48) Definir "n" em todas as fórmulas.

49) Corrigir a palavra subseqüente de todo o texto, sendo o correto subsequente.

JUSTIFICATIVA

ITENS 1, 4, 5, 15, 16 e 32

Observa-se a minuta da Resolução não trata da forma de cobrança, ficando esta a cargo das legislações vigentes – vide item 26 – nesta situação entendemos que o termo modelo de regulação ficaria muito amplo e sugerimos que o melhor seria explicar quais pontos estão sendo tratados neste modelo, que é a forma de estabelecimento dos valores e a metodologia de reajuste.

ITENS 12

Com relação à terminologia: tarifas aeroportuárias de embarque, pouso e permanência e dos preços unificado e de permanência, entendemos que não há necessidade desta segregação, tendo em vista que o termo PREÇOS UNIFICADOS já subentende-se que trata-se das tarifas de embarque, pouso e permanência para aviação geral.

ITENS 17 e 20

Entendemos que o termo desconto não deva ser utilizado, tendo em vista que não será praticado contabilmente um desconto. Ressalto que há tratamento contábil específico para desconto e observando que faremos apenas uma gestão tarifária, entendemos que REDUÇÃO é o melhor termo a ser utilizado neste caso.

ITEM 24

Primeiramente a INFRAERO deve manter efetivo controle da utilização do serviço, não podendo ficar na dependência de informações das companhias aéreas e/ou agente de viagem, conforme recomendação do Tribunal de Contas da União.

Atualmente o controle da Tarifa de Embarque se da pelo registro da prestação do serviço, ou seja, quando do embarque do passageiro (acesso a sala de embarque), com base na contagem de passageiros embarcados, multiplicado pelo valor da tarifa é gerado o faturamento quinzenal.

A administração do aeroporto não tem o controle de quando são vendidas as "passagens" pelas companhias aéreas e mesmo pelas agências de Turismo.

Sendo assim a metodologia atual atende a recomendação do Tribunal de Contas da União no sentido da INFRAERO ter o controle do dado primário da geração da Receita que é o embarque do passageiro.

Importante analisar ainda o volume de passagens adquiridas por intermédio de cartões de crédito e mesmo de pagamentos mensais (empresas em geral) onde haverá um descasamento do valor efetivamente pago (podendo ser maior que 30 dias da compra) com o valor da tarifa cobrada.

Entendemos que a modificação da metodologia ira gerar custos adicionais à administração dos aeroportos para controle e gerenciamento.

ITEM 26

Observando que estas informações encontram-se na Exposição de Motivos, achamos relevante colocá-las na Resolução.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. As medidas administrativas mencionadas no §3º, art. 3º, da Resolução se referem a qualquer medida que esteja prevista em Lei ou que venha a ser criada, podendo, sim, se referir a multas.

2. A Seção II, Capítulo II, da Resolução proposta, que trata da Segunda Revisão Tarifária, informa que a recomposição das tarifas se dará segundo a mesma metodologia aplicada na Primeira Revisão, a qual menciona o Anexo I. Ademais, o próprio Anexo I menciona que a metodologia de definição dos tetos ali descrita será aplicada nas revisões tarifárias subsequentes.

3. Em relação à regra de transição para os aeroportos que forem classificados na Categoria 1, após a realização da segunda revisão tarifária, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública. Ademais, ressalta-se que não há necessidade de definição prévia dessa regra, que tratará exclusivamente de qual valor tarifário será assumido por esses aeroportos, tendo em vista que somente será utilizada quando da individualização dos valores tarifários dos aeroportos de Categoria 1, o que somente ocorrerá na segunda revisão, conforme previsto na Resolução.

4. Em relação à regulamentação do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas a serem enviados periodicamente pelos administradores aeroportuários, informa-se que esta ANAC está em fase inicial do desenvolvimento da sua regulamentação, que será amplamente discutida com o público, por meio da realização de audiência pública.

5. Em relação ao ajuste do modelo para impedir que as tarifas de uma categoria “inferior” tenham valores maiores que aquelas das categorias “superiores”, informa-se que a proposta de resolução será alterada com vistas a aprimorar o mecanismo de rateio das receitas não reguladas, assegurando resultados mais efetivos em termos do subsídio cruzado existente entre as categorias. No entanto, em que pese não se espere que a situação descrita efetivamente advenha, entende-se que, na sua eventual ocorrência, duas são as possibilidades: alteração do modelo presentemente proposto, conforme indicações políticas de como o governo entende deva ser considerado o subsídio cruzado; ou (ii) decisão do governo por alocar verbas diretamente nos aeroportos dessas categorias “inferiores” que, mesmo recebendo subsídios dos demais, encontram-se tão deficitários que o próprio mecanismo de subsídio cruzado é insuficiente para sua manutenção.

6. Em relação às receitas geradas pelas tarifas de pouso no Aeroporto de Congonhas, informa-se que as mesmas serão consideradas na identificação dos resultados das atividades aeroportuárias tendo em vista comporem as atuais receitas da INFRAERO. Entende-se que os efeitos decorrentes da alteração das receitas dessas tarifas quando da revogação da Resolução nº 103, de 23 de junho de 2009, serão parcialmente compensados nos anos subseqüentes pelos aumentos decorrentes das demais variações tarifárias e os novos resultados poderão ser apurados na segunda revisão tarifária, quando se equacionarão as diferenças, se houver.

7. Quanto à alteração sugerida para a ementa desta Resolução, a ANAC entende não ser a mais adequada para definição do proposto por esta Resolução. O capítulo II da Resolução delimita o escopo da regulamentação tarifária de que trata esta Resolução. Assim, a mesma não substitui o disposto em demais regulamentações vigentes acerca de regulação tarifária.

8. Quanto à alteração sugerida para os itens 4, 5, 16, 16 e 32 da presente contribuição, informa-se que se aplica o mesmo entendimento do item anterior.

9. A Resolução será alterada para incluir custos administrativos na definição de custos da Resolução proposta.

10. Quanto à definição de preço unificado e de permanência, a regulamentação vigente estabelece que serão cobrados da aviação geral (Grupo II) preço unificado, que agrega a cobrança pelo embarque e pouso, e o preço relativo à permanência. Assim, a definição de preço unificado, não inclui o preço relativo à permanência.

11. Em relação ao gerenciamento tarifário, informa-se que esse termo é utilizado corriqueiramente. Inclusive já foi utilizado pelo DAC quando da regulação das tarifas do transporte aéreo.

12. No tocante à tarifa de embarque, informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a tornar mais claro que o seu valor deverá ser aquele estabelecido pelo administrador aeroportuário, na data da compra do bilhete de passagem, para a data e horário de embarque do passageiro. Ressalta-se que essa definição decorre de princípio de facilitação da OACI, segundo o que se deve evitar a cobrança da tarifa de embarque no aeroporto, o que ocorreria no caso de o passageiro ter que pagar ou receber algum valor decorrente da variação da tarifa entre o período de aquisição da passagem e seu efetivo embarque. Destarte, entende-se que os administradores aeroportuários e as empresas aéreas deverão buscar o aprimoramento de seus sistemas com vistas a aperfeiçoar a troca de informações, buscando, se julgarem interessante, exemplos internacionais de como esse controle é realizado, considerando ser essa prática comum nos aeroportos que têm suas tarifas reajustadas periodicamente.

13. Em relação à Resolução nº 103, de 23 de junho de 2009, a Resolução será alterada para informar a data correta da referida Resolução.

14. Quanto à sugestão exposta no item 21 da presente contribuição, referente ao prazo de estabelecimento da metodologia de avaliação da qualidade de serviço, a Seção II, Capítulo II desta Resolução determina que, durante a segunda revisão, deverá ser definida e apresentada tal metodologia e a Seção III, Capítulo II, determina que a qualidade de serviço deverá ser considerada nas revisões tarifárias subsequentes.

15. Do mesmo modo, a sugestão do item 22 da presente contribuição não se faz necessária. Pois, a partir do momento em que a metodologia for definida e aplicada, o texto da Resolução perderia sua atualidade.

16. Quanto ao item 26 da presente contribuição, informa-se que, tendo em vista que a ementa define claramente quais tarifas serão reguladas por esta Resolução, não se faz necessário mencionar

aquelas que não serão reguladas. De toda forma, cumpre observar que as receitas e superávits das atividades de armazenagem e capatazia serão utilizadas no modelo, conforme metodologia apontada na proposta. Em relação à Portaria 306/GC-5, de 25 de março de 2003, por sua vez, informa-se que a mesma continua vigente. Contudo, havendo dispositivo nesta que seja incompatível com a Resolução proposta, deverá ser considerado o disposto nesta última.

17. Sobre a utilização dos custos administrativos da Sede e das Superintendências Regionais, informa-se que, de acordo esta Resolução, a ANAC regulamentará, até a segunda revisão, o conteúdo do plano de contas e metodologia de rateio de custos e receitas. Tendo em vista que a INFRARO já rateia esses custos para seus aeroportos e que a ANAC, para primeira revisão, está considerando os custos dos aeroportos de acordo com a metodologia de rateio utilizada pela INFRAERO, não há necessidade de incluir essa informação na Resolução proposta.

18. Em relação à definição de PTAX, esta Resolução será alterada para incluir a definição deste termo.

19. Em relação à utilização dos dados de funcionários, informa-se que esta Resolução será alterada para explicitar que será considerado, para cálculo da produtividade média da categoria, o índice de produtividade do ano de 2009 de cada aeroporto.

20. Quanto ao art. 8º, §1º, Anexo II, informa-se que ele se faz necessário tendo em vista que as metas de eficiência que serão observadas na segunda revisão tarifária serão definidas na primeira revisão.

21. Em relação à composição do indicador WLU (*Work Load Unit*), informa-se que a proposta de Resolução será alterada com vistas a explicitar que será considerada apenas a carga processada pelos terminais de carga dos aeroportos.

2.2.43. MANIFESTAÇÃO Nº 43

Nome do manifestante: Alex de Gunten
Organização: ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association)
E-mail: adegunten@alta.aero
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association) apresenta as suas observações sobre a proposta de regulamentacão económica dos aeroportos submetida pela ANAC. ALTA apoia a posição da IATA sobre a forma como a ANAC abordou a adoção de um sistema de regulamentação sobre as tarifas aeroportuárias e apoia o fato de que o projecto aborda as políticas internacionais da indústria da aviação: transparência, consulta, acordo com investimentos, preços estabelecidos em custos e a eficiência. Nós concordamos com a IATA sobre algumas outras questões que devem ser abordadas:

Melhoria da linguagem sobre a consulta
As companhias aéreas estão diretamente afetadas por todas as decisões que impactam os custos aeroportuários, eficiência e tarifas. Assim, as companhias aéreas devem ser plenamente envolvidos adiantadamente nas consultas sobre os planos de negócios, investimentos futuros e operações.

As políticas da ICAO (International Civil Aviation Organization) sobre as tarifas dos aeroportos e serviços de navegação aérea são claras no Doc 9082: "sempre que possível, devem ser feitas alterações em acordo entre usuários e fornecedores". O objetivo dessa consulta deve ser chegar a um consenso entre os participantes.
ALTA apoia a sugestão feita pela IATA sobre a linguagem dos parágrafos 23 e 24, a fim de clarificar as etapas do processo de consulta.
ANAC, como órgão regulador deve assegurar que a INFRAERO formar um comitê de consulta com as companhias aéreas nos maiores aeroportos, com reuniões regulares para envolver as empresas aéreas no planejamento, decições e informar as companhias aéreas de mudanças futuras. Este esforço de envolvimento por adiantado com as companhias aéreas vai ajudar a eliminar problemas que surgem demasiado tarde no processo.

Aumento período de notificação
ALTA incentiva ANAC para aumentar o período de consulta a 120 dias, de acordo com ICAO Doc 8082 / 8 parágrafo Nº 25.

Proteção das tarifas não-regulamentadas
ALTA concorda com a IATA sobre um eventual aumento de tarifas não reguladas, como resultado da implementação de um limite máximo de preços dos serviços regulados, de acordo com a experiência em alguns aeroportos no mundo. A ALTA também solicita ANAC para incluir esses tipos de custos ocultos na proposta da regulamentacão para evitar uma mudança de custos de tarifas regulamentadas para as não regulamentadas.

As subvenções cruzadas entre os aeroportos
Compreender o fato de que alguns aeroportos de menor porte no Brasil não são rentáveis devido ao tráfego insuficiente, sugerimos que a ANAC promove a criação de subsídios federais para financiar essos aeroportos, a fim de eliminar subsídios cruzados.

Conclusões
ALTA apoia plenamente a proposta de regulamentação dos preços das tarifas nos aeroportos brasileiros e nós incentivamos ANAC para implementar as mudanças sugeridas na sua brevidade.

ALTA está disposta a trabalhar em conjunto com a IATA e as Associações das Companhias Aereas no Brasil, para se certificar de que a nova regulamentacão vai melhorar a infra-estrutura aeronáutica e seu modelo de regulamentação no Brasil.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

JUSTIFICATIVA

1.1 - POSIÇÃO ANAC
A ANAC agradece a contribuição e informa que: 1. Quanto à realização de consultas juntos aos usuários sobre as decisões de investimentos dos administradores aeroportuários, informa-se que não há competência legalmente atribuída à ANAC para impor a criação de um comitê de consulta aos usuários. Contudo, esse pleito será analisado e, se julgado que a Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, seria o órgão adequado para tal, a demanda será encaminhada para seu conhecimento. 2. Quanto às atividades não-reguladas, cumpre observar que, dado os limites impostos pelos parâmetros de segurança e de qualidade do serviço, o seu desenvolvimento é benéfico para os usuários pois, de acordo com o modelo proposto, seu superávit será utilizado para modicidade tarifária. No que se refere à cobrança das empresas aéreas por outros serviços e instalações não-reguladas por esta Resolução, informa-se que o tema é tratado atualmente por meio da Resolução nº 113, de 22 de setembro de 2009, que estabelece critérios e procedimentos para a alocação de áreas aeroportuárias, cujo conteúdo não é escopo desta norma. 3. Quanto à manutenção do subsídio cruzado entre aeroportos do sistema administrado pela INFRAERO, informa-se tratar-se de uma decisão governamental, de forma que a Empresa seja capaz de custear os serviços prestados pelos aeroportos que administra com recursos oriundos do próprio sistema. A utilização de recursos externos (públicos ou privados), mecanismo que eliminaria a necessidade dos subsídios cruzados, não foi apresentada, pelo governo, a esta Agência. No entanto, cabe esclarecer que os subsídios tendem a diminuir com o tempo tendo em vista que a metodologia proposta estabelece incentivos para a redução de custos em todos os aeroportos. Do mesmo modo, o subsídio entre atividades aeroportuárias também deve diminuir dado que as atividades com maior distorção entre suas receitas e custos são aquelas que serão recompostas nas revisões. Além disso, cabe ressaltar que a atual proposta visa tornar transparente o montante desse subsídio, de forma que a sociedade tenha conhecimento dos dados e de forma a amparar futuras decisões governamentais acerca do sistema INFRAERO. Contudo, informa-se que esse pleito será encaminhado para conhecimento da Secretaria de Aviação Civil, no Ministério da Defesa, órgão que poderá postular por tal, se entendido conveniente.

2.2.44. MANIFESTAÇÃO Nº 44

Nome do manifestante: FREDERICO DE SIQUEIRA
Organização: DIX EMPREENDIMENTOS LTDA
E-mail: Fred@agemar.com.br
Data da manifestação: 24 de novembro de 2010.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
INCLUIR NA MINUTA DE RESOLUÇÃO REGULAÇÃO DE TARIFAS AEROPORTUARIAS TEXTOS VERSANDO SOBRE O RECONHECIMENTO DE EMPRESAS DE CAPITAL

PRIVADO ADMINISTRADORAS E OPERADORAS DE AEROPORTOS PUBLICOS, JUNTAMEMTE COM A INFRAERO.

DIFERENCIAR AS TARIFAS OPERACIONAIS CONSIDERANDO A MOVIMENTAÇÃO DOS AEROPORTOS INCLUSIVE OS REGIONAIS

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

PERMITIR AS EMPRESAS DE CAPITAL PRIVADO QUE OPERAM AEROPORTOS PUBLICOS MEDIANTE CONTRATOS DE CONCESSÕES COM OBRIGATORIEDADE OU NÃO DE INVESTIMENTOS PATRIMONIAIS , UMA MAIOR FLEXIBILIZAÇÃO NA APLICAÇÃO DE TARIFAS OPERACIONAIS DE POUSO ,PERMANENCIA E EMBARQUE.

ADOTAR MECANISMO DE CONTROLE PARA FIXAÇÃO DE TARIFAS OPERACIONAIS CASO A CASO ATRAVÉS PLANILHAS DE CUSTOS DOS AEROPORTOS.

PERMITIR QUE AS FATURAS DE COBRANÇAS DAS TARIFAS OPERACIONAIS SEJAM EMITIDAS PELAS EMPRESAS INDEPENDENTE DA INFRAERO,MANTENDO TODAVIA A EMISSÃO DOS RELATORIOS MOV /PER - SUCOTAP

JUSTIFICATIVA

A DIX EMPREENDIMENTOS LTDA EMPRESA COM SEDE EM RECIFE,FIRMOU CONTRATO DE CONCESSÃO COM O GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL EM 2006 PARA OPERAR E ADMINISTRAR O AEROPORTO DE BONITO-SBDB,COM OBRIGAÇÃO DE PROJETAR E CONSTRUIR UM NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS-TPS – 900 M2,CAPACIDADE 120.000 PAX/ANO E IMPLANTAR UMA ESTAÇÃO PERMISSIONARIA DE TRAFEGO AEREO-EPTA – CAT.A CUJOS INVESTIMENTOS FORAM DE TOTAL RESPONSABILIDADE DA EMPRESA.O NOVO TPS E A EPTA FORAM CONCLUIDOS EM MEADOS DE 2009,OPERANDO HOJE COM 03 VOOS SEMANAIS DA TRIP,SENDO 02 REGULARES E 01 CHARTER,ALEM DA AVIAÇÃO GERAL.O COMPLEXO AEROPORTUARIO DE BONITO DISPÕE DE POSTO DE ABASTECIMENTO-PAA,CENTRO DE COMBATE A INCENDIO –CAT.5 E UM HANGAR BR AVIATION COM 900M2 DE AREA CONSTRUIDA.A DIX EMPREENDIMENTOS FAZ PARTE DE UM GRUPO DE 05 EMPRESAS PRIVADAS NO BRASIL QUE OPERAM AEROPORTOS PUBLICOS .

EM RAZÃO DOS VALORES INEXPRESSIVOS HOJE EM VIGOR PARA AS TARIFAS OPERACIONAIS, PRICIPALMENTE QUANDO APLICADAS EM AEROPORTOS DE BAIXO TRAFEGO
INVIABILIZA O EQUILIBRIO ECONOMICO FINANCEIRO DAS EMPRESAS PRIVADAS CONCESSIONARIAS, DESESTIMULANDO OS INVESTIMENTOS NO SETOR.

1.1 - POSIÇÃO ANAC

A ANAC agradece a contribuição e informa que:

1. A presente Resolução se aplica aos aeroportos públicos que não estejam sob condições tarifárias específicas definidas em ato de autorização ou contrato de concessão. Assim, esta Resolução se aplicará ao referido aeroporto caso o contrato de concessão em questão não contenha cláusulas que

definam suas próprias regras de regulação tarifária. Ressalta-se que, nos casos abarcados por esta norma, não há contrato firmado entre o administrador aeroportuário e a União, do que resulta que não há a garantia de equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento. Além disso, conforme exposto na Resolução, a ANAC poderá, a partir da segunda revisão, utilizar os dados dos demais aeroportos na metodologia proposta.

2. Em relação à diferenciação das tarifas aeroportuárias, informa-se que se encontra em discussão os mecanismos jurídicos de sua implementação, tendo em vista que a tarifa visa remunerar os custos advindos da utilização dos serviços prestados, que são os mesmos utilizados pelos passageiros de todos os voos internacionais, independentemente do destino.

3. Quanto à regulamentação referente à sistemática de cobrança das tarifas aeroportuárias, informa-se que esta questão não faz parte do escopo desta Resolução. Contudo, o tema poderá ser discutido publicamente em momento oportuno.